# SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 27 (211)
27 CZERWCA – 4 LIPCA 1950



# KOREA

Przypomnijmy sobie fakty: 24 sierpnia 1948 roku Li Syn Man, przywódca narzuconego przez Amerykanów „rządu“ okupowanej przez nich Korei Południowej, oświadczył:

— Wyprawa na północ jest najważniejszym zadaniem. Słowa te wyrzekł po zawarciu ze Stanami Zjednoczonymi — porozumienia wojskowego, mając na myśli atak na obszar uwolnionej przez Armię Radziecką Korei Północnej.

Minęło kilkanaście miesięcy, które koreański zdrajca Li Syn Man wykorzystał na gorączkowe organizowanie oddziałów wojskowych. Następnie, w dniu 31 grudnia 1949 roku oświadczył na pokładzie amerykańskiego okrętu wojennego, że „Korea powinna być zjednoczona przy użyciu siły wojskowej“. Dodał przy tym skromnie, że „w tym celu konieczna jest pomoc amerykańska“.

Słowa te miały znaleźć swe realne pokrycie w coraz większych dostawach do portów południowo - koreańskich amerykańskiego sprzętu wojennego, głównie w postaci samolotów. Równocześnie głos zabrali insynuatorzy agresji. Minister wojny USA Johnson oświadczył sześć tygodni temu, że stutysięczna armia Li Syn Mana gotowa jest do wojny, zaś czołowy amerykański podżegacz wojenny Dulles powiedział 20 czerwca przygotowując napad na Koreę Północną:

— Nie jesteście osamotnieni!

Na tym zakończyły się wypowiedzi koreańskiego zdrajcy i jego amerykańskich opiekunów, a w dniu 25 czerwca rozpoczął się bandycki napad na Koreę Północną, w której wolny od ucisku lud, podobnie jak nasz naród, budował w spokoju dobrobyt i szczęśliwą przyszłość ojczyzny.

I oto tak długo i pieczołowicie przygotowywane plany wojenne — nie udały się. Koreańska armia ludowa zadała zbrodniczym napastnikom tak potężny cios, że w popłochu cofnęli się na południe, mimo, iż byli zaopatrzeni w najnowocześniejszy sprzęt amerykański.

Wówczas imperialistyczni awanturnicy wojenni, lękając się szybkiej porażki Li Syn Mana, ostatecznie zrzucili z siebie maskę. Prezydent USA oświadczył, że Stany Zjednoczone okażą pomoc wojskową Korei Południowej. Aby zaś tę niesłychaną akcję ubrać w szaty prawne, powołano na rozkaz USA posiedzenie Rady Bezpieczeństwa ONZ. Wbrew Karcie Narodów Zjednoczonych, która wymaga, by decyzje Rady Bezpieczeństwa zapadały tylko przy jednomyślności pięciu stałych członków Rady, nie zwracając uwagi na fakt, że na posiedzeniu nieobecni są dwaj członkowie — ZSRR i Chiny — imperialistyczni sługusi w Radzie Bezpieczeństwa głosowali za „uchwałą“ podyktowaną przez USA.

**Działania wojenne w Korei, zapoczątkowane 25 czerwca br. bandyckim napadem wojsk zdradzieckiego „rządu“ południowej Korei na terytorium Koreańskiej Republiki Ludowo - Demokratycznej przybrały smutny dla napastników obrót. Odparłszy nieprzyjaciela, dysponującego najnowszym sprzętem amerykańskim, oddziały północno - koreańskie przeszły do natarcia.**

**26 CZERWCA. Koreańska armia ludowa dociera do stolicy Korei — Seulu i zajmuje lotnisko Kimpo. Front armii południowo - koreańskiej — przełamany. Myśliwce lotnictwa ludowego walczą z amerykańskimi myśliwcami i bombowcami.**

**30 CZERWCA. Wojska ludowe prą szybko na południe, mimo bardzo silnego wsparcia sił południowo - koreańskich przez lotnictwo amerykańskie.**

**1 LIPCA. Kwatera główna wojsk amerykańskich, czynnie wspierających armię południowo - koreańska, podaje do wiadomości o stracie 12 samolotów. Szef amerykańskiej misji wojskowej przy armii południowo - koreańskiej — Roberts podaje się do dymisji.**

**4 LIPCA. Nieznaczna działalność lotnictwa amerykańskiego paraliżowana jest przez lotnicze siły północno - koreańskie.**

**5 LIPCA. Oddziały południowo - koreańskie uciekają w panice. Doszło do starcia jednostek północno - koreańskiej armii ludowej z oddziałami amerykańskimi. Amerykanie przeszli do odwrotu.**

**6 LIPCA. Oddziały pancerne armii ludowej rozbiły oddział amerykański na południe od Suwon. Angielscy korespondenci donoszą, że amerykańskie samoloty odrzutowe nie nadają się do walki z powodu trudności w manewrowaniu podczas starć z samolotami północno - koreańskimi. Zużywając ogromne ilości paliwa, samoloty te ponadto mogą przebywać w powietrzu nie dłużej niż 15 — 20 minut. Prasa amerykańska z zakłopotaniem stwierdza, że lotnictwo amerykańskie nie daje sobie rady na froncie.**

**Wojska północno - koreańskie posuwają się dalej naprzód.**

Cóż oznacza takie postępowanie? Napad na Koreę północną i fałszerstwa w Organizacji Narodów Zjednoczonych dowodzą niezbicie, że drapieżny imperializm amerykański nie przebiera w środkach, aby rozpętać nową wojnę. Rozwścieczeni potężniejącym z dnia na dzień ruchem obrońców pokoju, dręczeni widmem nieuchronnego kryzysu, imperialiści przeszli dziś do jawnych zbrodni przeciwko wolnym narodom, przeszli do jawnych wystąpień wojennych.

Ich haniebne poczynania wywołały olbrzymią falę oburzenia i protestów całego postępowego świata. Widzimy przy tym, że w obliczu histerycznych wystąpień amerykańskich imperialistów cały obóz pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele zachowuje zupełny spokój, pewny swej siły i zwartości, pewny swej rosnącej z dnia na dzień potęgi. Odpowiedzią wszystkich obrońców pokoju na rozpętanie przez Amerykanów wojny w Korei jest dalsze wzmożenie tej walki, którą toczy miliard ludzi z wszystkich kontynentów i wszystkich ras — walki o pokój. Tym samym miliard bojowników o pokój broni sprawy, o którą dziś walczy bohaterski naród koreański.

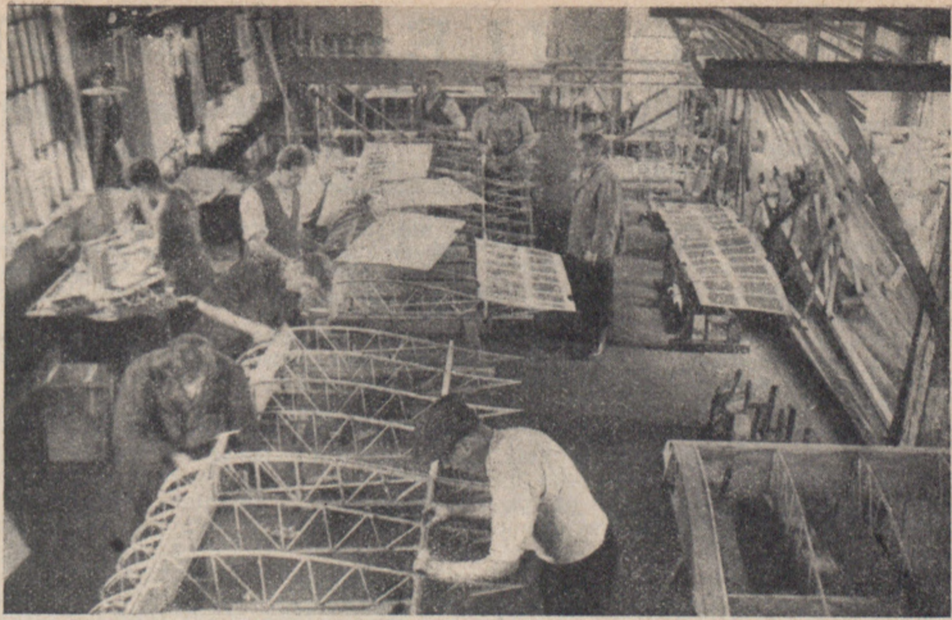
Lud Korei odpowiedział godnie i w nader zrozumiały dla imperialistów sposób, z miejsca paraliżując ich wojenne zapędy. A trzeba tu podkreślić, że w licznych zwycięskich bojach szczególnie odznacza się ludowe lotnictwo koreańskie, które śmiało wystąpiło przeciwko amerykańskim eskadrom. W wielu wypadkach akcje lotnictwa amerykańskiego niweczone są już w zarodku i nie na wiele się zdają zastosowane przez imperialistów odrzutowce i latające fortece.

W Korei toczy się walka. Trudno określić dziś linię frontu — zmienia się z dnia na dzień, coraz bardziej przesuwa się na południe, w ślad za uciekającymi wojskami Li Syn Mana — koreańskiego zdrajcy na amerykańskim żołdzie. Jedno jednak jest pewne i wszyscy w to głęboko wierzymy — pragnący pokoju, miłujący wolność naród potrafi skutecznie przeciwstawić się bandzie okrutnych wyzyskiwaczy, potrafi swą słuszną walkę zwycięsko zakończyć, potrafi zjednoczyć kraj w jednolite, niepodległe, ludowe państwo.

*(B.)*

## SILNE SKRZYDŁA SOCJALIZMU — GWARANCJĄ POKOJU!

# PRZED ŚWIĘTEM 22 LIPCA



W walce o nowe, lepsze życie lud polski odniósł na przestrzeni 6-ciu lat olbrzymie sukcesy. Hasła Manifestu Lipcowego, który był pierwszym programem walki o Ludową Polskę — zostały zrealizowane. Obecnie, pod kierownictwem polskiej klasy robotniczej i jej czołowego oddziału Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, buduje fundamenty socjalizmu.

Świadectwem nowego, socjalistycznego stosunku do pracy polskich robotników są czyny, podejmowane dla uczczenia ważnych w życiu naszej Ludowej Ojczyzny wydarzeń. Wielkim wkładem w walkę o lepszą i większą produkcję, o utrwalenie światowego pokoju — był potężny Czyn Pierwszomajowy. Czyn ten, wyrażający się w różnorodnych formach współzawodnictwa, w podejmowaniu i wykonywaniu zobowiązań ulepszenia pracy — przyczynił się ogromnie do zwiększenia potęgi naszej Ojczyzny i dobrobytu ludzi pracy.

20 czerwca br. gazety doniosły o nowym czynie polskiej klasy robotniczej — dla uczczenia Święta 22 lipca. Kolejarze z Tarnowskich Gór podjęli liczne zobowiązania produkcyjne, pociągając swym przykładem robotników i pracowników setek zakładów pracy, kopalń, hut i fabryk. Jesteśmy świadkami olbrzymiego ruchu, mającego na celu wzmocnienie naszej gospodarki narodowej oraz uczczenie dnia 22 lipca, w którym przed 6-ciu laty powstała Ludowa Polska.

Czyn Lipcowy polskich robotników stał się hasłem do wzmożonej pracy w lotnictwie sportowym Ligi Lotniczej. Lotnictwo, biorące czynny udział w życiu ludowego państwa, z entuzjazmem realizujące zadania pierwszego roku lotniczej sześciolatki, walczące o pokój i pracujące na rzecz gospodarki narodowej — codziennie daje świadectwo swej głębokiej solidarności z polską klasą robotniczą.

Hasło uczczenia Lipcowego Święta, rzucone przez kolejarzy z Tarnowskich Gór, znalazło żywy oddźwięk w szeregach Ligi Lotniczej. Jako pierwszy wśród naszych Aeroklubów zainicjował Czyn Lipcowy — *Warszawski ALL* podejmując zobowiązanie, mające na celu *podniesienie poziomu wyszkolenia* swych członków i *wykonanie 200% rocznego planu przelotów*.

Zobowiązania na cześć 22 lipca napływają nie tylko z terenu Aeroklubów. W dniu 27 czerwca nadszedł meldunek *Podstawowej Organizacji Partyjnej PZPR przy jednej z pomorskich Ślizgowych Szkół Szybowcowych LL.* Pracownicy tej Szkoły zobowiązali się dla uczczenia 6 rocznicy Manifestu PKWN *wykonać jeden uniwersalny wóz transportowy na dwa szybowce.* Wezwali oni jednocześnie wszystkie Szkoły i Aerokluby LL do masowego podejmowania zobowiązań w ramach Czynu Lipcowego.

Apel z Pomorza jest w całej pełni godny podkreślenia. Świadczy o dbałości, jaką otaczają sprzęt ludzie naszego lotnictwa, jest przejawem dobrze pomyślanej inicjatywy w kierunku jak najlepszej eksploatacji szybowców. Jest to wreszcie przykład, jak można celowo, wykorzystując własne możliwości, przyczynić się do usprawnienia pracy na szybowisku.

Przejawem dbałości o człowieka jest *zobowiązanie pracowników* innej *szkoły szybowcowej LL (z woj. gdańskiego), którzy postanowili własnymi siłami wybudować kąpielisko dla junaków.*

Jeden z pierwszych meldunków z terenu modelarstwa nadszedł od *członków Modelarni Okręgowej LL w Gdańsku — Wrzeszczu.* Modelarze ci postanowili *wyremontować i odmalować lokal modelarni.*

A teraz — jedno z zobowiązań Kół LL. *Koło LL i ZMP przy Zakładach Mechanicznych im. Karola Świerczewskiego postanowiło w ramach Czynu Lipcowego wyremontować i uruchomić 60-metrowej wysokości wieżę spadochronową w Milejowie koło Elbląga.*

Zobowiązania powyższe, wraz z *zobowiązaniem starszego mechanika Białostockiego ALL — Zygmunta Nilczunasa* do lepszej eksploatacji silników, zwiększenia oszczędności na materiałach pędnych i utrzymywania sprzętu klubowego w stałej gotowości startowej — są pierwszymi odgłosami z terenu, szykującego się do godnego uczczenia Święta 22 lipca.

W ostatniej chwili przed oddaniem numeru do druku wpłynął do Zarządu Głównego LL meldunek z *Warszawskiego ALL o przedterminowym wykonaniu jednego z punktów zobowiązań podjętych dla uczczenia Święta Odrodzenia.* Klub ten *wykonał* w dniu 1 lipca br. *200% rocznego planu przelotów szybowcowych oraz roczny plan godzin lotu i przewyższeń.*

Do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej codziennie napływa coraz większa ilość zobowiązań na cześć 22 lipca — z Aeroklubów, szkół lotniczych, modelarni, Kół, Oddziałów i Okręgów LL. Czyn Lipcowy obejmuje szerokie masy ludzi naszego lotnictwa sportowego, staje się miernikiem pracy i wysiłków półmilionowej rzeszy członków Ligi Lotniczej nad budową silnych skrzydeł Ludowej Polski.

*Z. J.*

# JAK POBIŁEM REKORD POLSKI

EDMUND WILIŃSKI

W godzinach przedpołudniowych 10 maja br. postanowiłem wystartować na szybowcu dwumiejscowym typu Żuraw z pasażerem Niklem Kazimierzem — z zamiarem pobicia rekordu Polski w przelocie docelowym, który ostatnio ustanowił pilot Krakowskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej Stanisław Wielgus, przelatując odległość 155 km z Krakowa do Krosna. Jako cel mojego przelotu zameldowałem Komisarzowi Sportowemu Jelenią Górę, mimo bocznego wiatru i dość znacznej odległości (245 km).

Start z Katowic nastąpił na holu. Odczepiłem się na wysokości 400 m. Pilot holujący pokiwał nam na pożegnanie płatami i odleciał w stronę lotniska.

Od tej chwili zaczęła się walka o wysokość, utrzymanie kierunku oraz pokonywanie odległości. Silny prąd wznoszący, który napotkałem krótko po odczepieniu, umożliwił mi osiągnięcie 1.800 m wysokości. Na wysokości tej znajdowałem się już pod samą chmurą, tak że chwilami nawet włamywałem się w niższe jej warstwy. Kolega Kazik, który pełnił funkcję nawigatora, podał mi kurs i „ruszyliśmy w drogę".

Pięknie zarysowujący się okręg przemysłowy mijaliśmy w pośpiechu, zostawiając z prawej strony Chorzów, przelatując wprost nad Zabrzem oraz mijając z lewej strony Gliwice. Za Gliwicami wyłonił się na trasie dość duży obszar lasu, który należało przeskoczyć na większej wysokości. W tym to celu, po natrafieniu na prąd wznoszący zacząłem ponownie „robić wysokość", osiągając znowu podstawę chmur. Miałem zamiar wejść w chmurę, ponieważ tam można spodziewać się silniejszych noszeń, ale kolega Kazik ostrzegł mnie, że po wyjściu z niej możemy stracić orientację i nie dolecieć do celu. Po takim argumencie dałem spokój chmurze i poleciałem dalej po kursie.

W ciągłym mocowaniu się z wiatrem i prądami wznoszącymi dolecieliśmy nad Górę Św. Anny, której charakterystyczny klasztor oraz Amfiteatr był z daleka widoczny. Lecąc dalej po trasie minęliśmy rzekę Odrę, na której zauważyłem maleńkie jak łupinki od orzechów barki, ciągnione przez jeszcze mniejszy holownik. Z wysokości ponad 1.600 m roztaczał się przed nami przecudny krajobraz szachownicy pól, plątaniny dróg, wijących się srebrnych nici rzek i lśniących tafli jezior.

Po dwugodzinnym locie osiągnęliśmy Grodków. Od tego miejsca zaczął się krytyczny etap lotu. Silnie rozciągnięta chmura warstwowa zwana cirrostratusem rozprzestrzeniła się na trasie, zasłaniając słońce i tym samym gasząc wszelkie noszenia.

Lecąc na optymalnej szybkości wykorzystywałem bardzo słabe noszenia, chcąc w ten sposób przetrzymać ten wielce niesprzyjający okres. Drugą trudnością był silny boczny wiatr, który spychał nas stale na południe w stronę granicy czechosłowackiej.

Walka o wysokość miała pełne napięcia momenty. Mianowicie w okolicy jeziora Odmuchowskiego znajdowaliśmy się już 300 metrów nad terenem i tylko dzięki zdecydowanemu i upartemu krążeniu w słabiuteńkim noszeniu zdołałem ponownie wzbić się wyżej. Drugim momentem wielce krytycznym było miejsce w pobliżu Dzierżoniowa, gdzie wysokość dochodziła zaledwie do 200 metrów nad teren. W tym miejscu, będąc już całkowicie przygotowany na przymusowe lądowanie, upatrzyłem sobie z góry dość obszerną łączkę, na której miałem zamiar lądować. Wyda się śmieszne, gdy powiem, że z tej beznadziejnej sytuacji wybawił nas — jastrząb. Wiadomo, że większe ptaki, jak bociany i jastrzębie, wykorzystują noszenia termiczne w swoich lotach — podobnie jak piloci szybowcowi. I właśnie nad Dzierżoniowem jakiś poczciwy jastrząb krążąc niedaleko nas w noszeniu wskazał nam je po koleżeńsku i tym samym zwrócił uwagę na ostatnią szansę ratunku. Nie namyślając się długo skierowałem szybowiec w stronę krążącego jastrzębia i faktycznie natrafiłem na noszenie, które początkowo słabe, następnie silniejsze — dopomogło mi do uzyskania ponownie 1800 m. wysokości.

Warunki termiczne tak się poprawiły, że lot przeprowadzałem na wysokości powyżej 1000 m. Na 40 km przed celem znowu chmura warstwowa zasłoniła słońce, tak, że lot stał się znacznie trudniejszy i wielce emocjonujący.

Zwycięstwo zdawało się być bliskie, kiedy niedaleko już widać było wspaniałe Karkonosze z najwyższym szczytem Śnieżką, u której stóp od strony północnej leży Jelenia Góra. Cel się zbliżał, ale wysokość malała, zdawało się, że zabraknie jej na ostatnie 10 km. Nad Kamienną Górą natrafiłem jednak na dość silne noszenie, które wykorzystując osiągnąłem 1800 m wysokości. Z wysokości tej dolecieliśmy już bez przeszkód do Jeleniej Góry, będąc w powietrzu 6 godz. 10 min.

Rekord Polski został pobity.

# CO, GDZIE, KIEDY?

Na odprawie instruktorów modelarstwa lotniczego w dn. 20 — 22.III.50 r. Okręgi podjęły szereg zobowiązań z dziedziny modelarstwa lotniczego, które miały być zrealizowane do dnia Święta Wyzwolenia.

Termin realizacji zobowiązań jest już bliski i Okręgi winny dopomóc modelarzom do wykonania podjętych zobowiązań.

* * *

Rozumiejąc w pełni znaczenie szkolenia nowych kadr Zarząd Główny Ligi Lotniczej organizuje w sierpniu br. kurs dla przodowników modelarstwa lotniczego.

Na kurs ten przyjmowani będą modelarze, mający ukończone 16 lat życia oraz przodownicy modelarstwa lotniczego posiadający świadectwo ukończenia odnośnego kursu. Przodownicy ci będą mieli możność otrzymania dyplomu i uprawnień instruktorskich na w/w kursie.

Kandydaci zostaną wyznaczeni przez poszczególne Okręgi, a niezależnie od tego złożą podanie o przyjęcie na kurs, życiorys, opinię organizacji młodzieżowej oraz opinię miejscowych władz LL o pracy w Lidze Lotniczej i w modelarstwie.

* * *

Pilot Aeroklubu Olsztyńskiego Ligi Lotniczej Marian Żuwała dokonał na szybowcu typu „Jeżyk" przelotu, który jest najlepszym wynikiem osiągniętym przez pilotów Olsztyńskich, przelatując w linii prostej 118 km.

* * *

20.V. br. wystartował do Ostrowa Wlkp. samolot sanitarny „Zjednoczenie" celem przewiezienia poważnie chorego ob. Eug. Krupy do szpitala w Poznaniu. Mimo bardzo trudnych warunków atmosferycznych burzy i ulewnego deszczu pilot dotarł na miejsce. Chory umieszczony został w klinice Pawłowa przy Akademii Medycznej. Samolot sanitarny „Zjednoczenie" uratował jeszcze jedno życie człowieka.

* * *

W Śliwicach, gromadzie Linsk młodzież z Hufca wiejskiego SP po zapoznaniu się ze statutem LL założyła koło LL.

Koło składa się z 34 członków — w tym 15 dziewcząt.

* * *

Ciekawe i pierwsze tego rodzaju zobowiązania podjęli studenci Wydziału Lotniczego Politechniki Wrocławskiej. Postanowili oni stworzyć sekcję prelegentów, którzy będą wygłaszać pogadanki, odczyty itp. na temat Ligi Lotniczej i Odrodzonego Lotnictwa Polskiego, zakładając jednocześnie koła LL.

Prelekcje te będą wygłaszane w okresie wakacyjnym przez młodych uczestników tej sekcji wszędzie tam, gdziekolwiek będą się znajdowali.

Studenci zobowiązali się również nadsyłać wszystkie ciekawe spostrzeżenia do Redakcji Czasopism Lotniczych.

Studentom Politechniki życzymy powodzenia w ich zamierzeniach i jesteśmy pewni, że przykład ich znajdzie wielu naśladowców. (koc)

# PODGLĄDAM „PIERWSZY START“

**JERZY ZARĘBSKI**

WIDZIAŁEŚ?!“ — głos Antka wyrażał najwyższe napięcie. Nadbiegający za nim Jurek i Franek stanęli jak wryci i wszyscy trzej w szalonym podnieceniu patrzyli na mały punkcik, który odłączył się od szybowca i jak kamień począł spadać na dół.

„Wyskoczył!!!“ — na twarzach chłopców w niebieskich kombinezonach odmalował się wyraz ogromnej ulgi na widok białej czaszy spadochronu, która rozpostarła się nad pilotem. Tomek, wyskoczywszy z „Junaka“, opadł w głąb doliny, w bezpiecznej odległości od walącego się w dół szybowca.

— Jurek, znów za daleko podbiegłeś! Uwaga, powtarzam jeszcze raz! Cisza! — głos reżysera Buczkowskiego panuje nad dużą grupą pilotów szybowcowych, uwijających się wśród rozpostartych na szczycie Żaru „Komarów“, „Salamander“, i „Much“. Właśnie zaświeciło pięknie słońce, chwila odpowiednia do sfilmowania jednego z setek fragmentów nagrywanego na Żarze filmu „Pierwszy start“. Znów słychać słowa komendy reżysera, szmer aparatu filmowego, znów trzej chłopcy w kombinezonach biegną parę kroków, aby w napięciu wpatrywać się w huśtającego się na szelkach spadochronu Tomka.

Scen takich można zobaczyć na Żarze wiele w ciągu dnia. Praca nad dokonywaniem zdjęć plenerowych do filmu „Pierwszy start“ trwa niestrudzenie od samego rana do wieczora. Wrogiem filmowców jest zdarzająca się często na Żarze gęsta mgła i deszcze, lub... czyste, bez żadnej chmurki niebo — tzw. w języku filmowym — blacha. Idealne warunki, to słońce i niebo z kłębami cumulusów (wiadomo, jak latać na serio bez cumulusów?).

Na Żarze już od miesiąca przebywa liczna ekipa Filmu Polskiego. Bez wytchnienia trwa „kręcenie“ „Pierwszego startu“, pierwszego polskiego filmu fabularnego o tematyce młodzieżowo - lotniczej. Udział w filmie biorą aktorzy zawodowi i spora grupa młodych chłopców, grających role szkolących się w pilotażu szybowcowym junaków. Zdjęcia w atelier (wnętrzowe) są już gotowe, zaś praca na Żarze — polegająca na dokonywaniu zdjęć na wolnym powietrzu, plenerowych — jest ostatnim etapem długiego procesu „fabrykacji“ całego filmu.

Jak już zaznaczyłem, w „Pierwszym starcie“ obok aktorów zawodowych grają amatorzy, chłopcy wybrani na specjalnych eliminacjach, głównie ze szkół łódzkich. Rolę Tomka, młodego chłopaka torującego sobie drogę do lotnictwa, gra Leopold Nowak z Krakowa. Jego koledzy „po drążku“ Jurek, Antek i Franek, — to Bogdan Niewinowski z Warszawy, Wiesław Michnikowski z Lublina i Staszek Mikulski z Łodzi. Ta czwórka, to serdeczni przyjaciele i nierozłączni kompani na filmie i w rzeczywistości. Ich starym przyjacielem jest inżynier Góracz, którego gra młody aktor poznański, Jerzy Pietraszkiewicz. W roli Ryszarda, stroniącego od czwórki przyjaciół, wiecznego malkontenta i niezadowolonego, występuje Wiesio Wilk, uczeń jednej ze szkół łódzkich. Jest tu jeszcze zdecydowany „czarny charakter“, opiekun Ryszarda... stop! — dalej nie wyjawię już ani słowa, bo film byłby nieciekawy.



Tomek i jego koledzy przy szybowcu szkolnym „ABC“. Scena z nowego polskiego filmu młodzieżowo-lotniczego „Pierwszy start“.

Przypatrywałem się długie godziny, jak chłopcy grają role pilotów. To warto było zobaczyć, bez przesady. Największą trudność sprawiało mi wiecie co?— odróżnić prawdziwych aktorów od tych „„nieprawdziwych“, chłopców, którzy nic prawie do tej pory nie mieli wspólnego z lotnictwem, ani z grą w filmie. Grają, jak młode bogi, (naturalnie znów bez przesady), tak jakby od dawna byli nie tylko zawodowymi aktorami, lecz i prawdziwymi junakami na kursie szybowcowym. Jak w tęczę patrzą w swego instruktora, którym i na filmie i w rzeczywistości jest nie kto inny, tylko — Tadeusz Góra, jeden z naszych najlepszych pilotów wyczynowych i doświadczony instruktor. Jest tu naturalnie i Adam Zientek, nasz drugi szeroko znany wyczynowiec i rekordzista oraz młody, doskonale zapowiadający się pilot szybowcowy i silnikowy — Andrzej Brzuska. Ci dwaj — wykonują na serio wszelkie loty, które potem na filmie podziwiać będą szerokie rzesze miłośników szybownictwa.

Idę znów, aby popatrzeć na „kręcenie“ zdjęć. Na starcie — gotowy do lotu „Junak“ („w cywilu“ — IS-4 „Jastrząb“, nasz najnowszy szybowiec akrobacyjny). W kabinie siedzi inżynier Góracz (Jerzy Pietraszkiewicz). Zapiął już pasy, i z uśmiechem patrzy na majstra Stypułę, który troskliwym okiem lustruje kabinę. Słychać głos Stypuły: „Wszystko klapuje, jak w zegarku! A u pana inżyniera w porządku?“ — „W porządku!“.

Instruktor podaje komendę do startu, szumi aparat filmowy, biegną chłopcy naciągający liny gumowe. Patrzę... i podziwiam. To nie jest film, to nic sztucznego, lecz czysta, uczciwa rzeczywistość. Ci ludzie, to naprawdę — już ludzie lotnictwa.

„Wystartował!!!“ — radośnie roześmiana grupa junaków biegnie po stoku, na czele potężny majster Stypuła. A trzeba Wam wiedzieć, że majstra Stypułę, przyjaciela lotniczej młodzieży, człowieka starszego wiekiem, lecz tak bardzo młodego duchem — gra w filmie świetny aktor charakterystyczny — Władysław Walter. Korzystając z przerwy w zdjęciach, ucinam z weteranem naszej komedii krótką pogawędkę.

— Rolę majstra Stypuły przyjąłem z entuzjazmem — mówi Walter. — Role tego rodzaju, jak moja — przyjaciela młodzieży, czasem surowego, częściej zaś ojcowskiego w stosunku do młodych ludzi — odpowiadają mi najbardziej, czuję się w nich doskonale. Bałem się tylko jednego, a mianowicie, aby mi nie... kazano latać! Czy wyobrażacie sobie kolego, co by się stało z szybowcem, unoszącym pilota wagi 108 kg?.

Nadstawiam ciekawie uszu. — „Kolego, lepiej nie mówić, bo korkociąg,ześlizg, beczka i pętla — to za słabe określenia, aby mogły oddać tragizm mo-

gącej nastąpić sytuacji, gdybym ja był pilotem" — Walter jest pełen humoru

„Chłopcy grają naprawdę — ciągnie dalej Walter — a my, aktorzy zawodowi musimy się mocno trudzić, żeby na ich tle... nie odgrywać roli, lecz mówić i poruszać się naprawdę po lotniczemu. To wspaniali partnerzy. Jestem zachwycony i wzruszony do głębi młodymi pilotami szybowcowymi, podziwiam nasze wspaniałe szybownictwo i jego pełen entuzjazmu narybek.

Stary artysta mówi prawdę. Duma z naszego ludowego szybownictwa przebijała z każdego jego słowa.

Jeszcze parę pytań, na każde — szczera, serdeczna odpowiedź: — Ten film „chwyci" na pewno Ma prostą, łatwo zrozumiałą fabułę, wszyscy grają z sercem, bez aktorskich gierek, starają się oddać całą prawdę lotniczego życia".

* * *

Ze startu wracam otoczony grupką chłopców, grających role junaków — pilotów. Opowiadają mi swoje wrażenia, jakie odnieśli zetknąwszy się z szybownictwem. Wielu z nich, jak Bohdan Tuszynski, Bogusław Just, Janusz Grabowski czy Wawrzyniec Nasalski — snuje plany prawdziwego latania, już bez filmu, szminki aktorskiej i wyuczonych ról. Chcą być prawdziwymi pilotami — junakami Ligi Lotniczej, chcą dorównać tym, których loty codziennie podziwiają na szczycie Żaru, tej kuźni naszych lotniczych talentów.

**Jerzy Zarębski**

# LĄDUJEMY W PASŁĘKU

Kurs 250°, który wiedzie nas z Kętrzyna do Pasłęku, przebiega przez wyjątkowo piękne okolice. W Promieniach majowego słońca jeziora lśnią, jak nieforemne odłamki potłuczonego zwierciadła, lasy zdają się aż tu na ośmiuset metrach, pachnieć świeżą żywicą i szumieć miarowo. Małe mazurskie miasteczka, schludne wioski, rzeki, linie kolejowe — to wszystko sprawia wrażenie dziecinnych zabawek, poustawianych misternie na różnobarwnej mapie.

Strzałka szybkościomierza nie schodzi ze 120 km/godz. Dwa towarzyszące nam samoloty dawno już zostały w tyle. Lecimy nad Pasłęk. Silnik chodzi na pełnych obrotach — równomiernie, spokojnie jak zegarek.

— Dobra maszyna — mówi o CSS-ie pilot Bernatowicz. — Aż się chce latać!

Na dowód tego, że „chce się latać", kilkoma skrętami traci ze dwieście metrów wysokości, robi jeszcze jeden głęboki skręt i teraz lecimy wdłuż toru kolejowego. Z leżącej przy nim wioski machają ku nam jakieś ledwie dostrzegalne punkciki.

Spoglądam na zegarek. O ile mnie moja skromna znajomość nawigacji nie myli, za osiem minut powinniśmy być nad Pasłękiem. Rzeczywiście: za chwilę w naszym polu widzenia pojawia się jakieś miasto, które według wszelkiego prawdopodobieństwa i mapy powinno być właśnie Pasłękiem.

Schodzimy coraz niżej. Kiedy znajdujemy się na stu metrach, zaczynam wyrzucać ulotki — spadają jak gołębie na ulice, place i domy. Sensacja, jak widać, jest ogromna: przechodnie zatrzymają się, biegną po ulotki, czytają. Młodzi chłopcy zapamiętale śledzą rzadkiego nad Pasłękiem gościa — samolot.

„Czekamy" jeszcze kilka minut w powietrzu na naszych towarzyszy, po chwili wykonujemy „rundkę" i podchodzimy do lądowania. Nasi mechanicy, Mendyka i Myszke, przygotowali już wszystko, jak należy. Jest znak „T", a za chwilę leci w powietrze kolorowa rakieta. Na lądowisku — lekko licząc, z osiemset osób, co przy niespełna 4 tysiącach mieszkańców miasta, jest cyfrą naprawdę rekordową.

Kiedy pierwsza maszyna dotyka kołami wysokiej, bujnej trawy, gwar cichnie. Do szefa naszej eskadry, pilota Dunajewskiego podbiega koleżanka Musiałówna i wręcza mu bukiet kwiatów. Przewodniczący Zarządu Oddziału Ligi Lotniczej, ob. Peczsz dziękuje mu w imieniu mieszkańców Pasłęka, dla których — jak mówi — będzie to „naprawdę niecodziennym wydarzeniem".

Za chwilę lądujemy i my. Kwiaty, podziękowanie nie omija i nas. Pilot Bernatowicz, który bądź co bądź ma już poza sobą sześć i pół tysiąca godzin w powietrzu! jest trochę wzruszony. Zresztą, wszystkich nas „wzięło". Gorące entuzjastyczne przyjęcie ludności, szczere zainteresowanie lotnictwem, wreszcie liczne i dobrze zorganizowane szeregi członków LL — czyż nie jest się z czego cieszyć?

Za półtorej godziny odbędą się loty propagandowe dla przodowników pracy. Idziemy więc na obiad.

x

Eskadra Propagandowa Olsztyńskiego ALL ma już za sobą cztery dni Wielkiego Rejsu. Trasa wiodła z Olsztyna przez Mrągowo Giżycko do Kętrzyna, stąd przyprowadziła nas do Pasłęka, a jutro — powiedzie do Ostródy. I w każdym mieście, małym czy dużym, witało pilotów żywiołowe, gorące przyjęcie, zwłaszcza ze strony młodzieży.

x

Pilot Sitarski jest najmłodszym w eskadrze, ale lata nie gorzej od swych kolegów. Toteż kiedy „nasz niezawodny chronometr" — jak mawiają piloci o zegarze czasowym w CSS-ie — wskazał godzinę czternastą, pil. Sitarski siedział już za sterem.

Na lądowisku zgromadziło się dosłownie pół miasta. Oczywiście każdy uważał, że właśnie on powinien się przelecieć, toteż przekonywanie każdego z osobna o tym, że loty są specjalnym wyróżnieniem dla przodowników pracy, było naprawdę bardzo ciężkie.

— Cóż, postarajcie się obywatelu, abyście byli przodownikiem — mówię do młodego murarza w kombinezonie — a przy najbliższej okazji polecicie i wy!

Odpowiedź nie wzbudza, rzecz jasna, radości. Każdy chce się właśnie dziś, teraz przelecieć, zobaczyć z góry swe własne miasto. Niestety, ilość lotów jest ograniczona i będą latać tylko ci, którzy na to najbardziej zasłużyli.

CSS-13 startuje z pierwszym pasażerem, przodownikiem pracy z fabryki mebli.

Za chwilę do kabiny siada ob. Terlecka, przodownica pracy z PGR, samolot kołuje na kraniec lądowiska — gaz — i start. Z pilotem Dunajewskim można lecieć spokojnie: przeszło trzy tysiące godzin przebyć w powietrzu i czternaście strąconych maszyn hitlerowskich — to mówi samo za siebie.

W powietrzu są już trzy samoloty. Kiedy CSS-13 ląduje, a z kabiny wychodzi rozpromieniony pasażer, pytam go o wrażenia.

— Nigdy nie przypuszczałem — mówi — że to taka wielka przyjemność! Już jutro zapisuję się do Ligi Lotniczej!

Otacza go grupka zazdrośnie patrzących kolegów i znajomych. Słuchają, wypytują, podziwiają.

A teraz poczciwy CSS pokazuje, co potrafi w rękach doświadczonego pilota. Jedenaście zwitek korkociągu budzi zachwyt wśród widzów, a podwójne i potrójne pętle — przerażenie. Nie ma zresztą figury, której nie przyjęli by okrzykiem podziwu, i entuzjazmu.

Tymczasem odbywa się lot za lotem. Każdy z nich trwa około trzech do pięciu minut, przy czym trasa lotu przebiega nad Pasłękiem Jeszcze tylko czeka na swą kolejkę modelarz, milicjant i przodownik nauki. Wreszcie — loty zakończone.

Mechanicy tankują maszyny i odjeżdżają samochodem. Eskadra odbywa krótką odprawę, sprawdza trasę lotu na mapach i startuje wśród okrzyków wytrwałych miłośników lotnictwa. Lecimy znowu w kryształowym, przejrzystym powietrzu. Tafle jezior wyglądają teraz jak arkusze miedzianej blachy w promieniach pięknego zachodu słońca. Pasłęk pozostaje za nami.

x

Ostatni dzień maja na długo pozostanie w pamięci mieszkańców Pasłęka. Ludowe Lotnictwo na straży pokoju pozwoli im spokojnie uczyć się i pracować.

**WIESŁAW GÓRNICKI**

# W WALCE O POLSKI BAŁTYK

**JERZY KONIECZNY, ppor.**

W DRUGIEJ połowie marca 1945 r. na froncie I Armii W.P. zapanowała całkowita cisza. Pierwsza Armia Wojska Polskiego zajęła pozycje obronne na odcinku wybrzeża morskiego od Kołobrzegu aż po Kamień Pomorski.

Na wyzwolonej ziemi Pomorza Zachodniego była wiosna. Podczas, kiedy żołnierze radzieccy na innych odcinkach frontu wyzwalali Czechosłowację i Węgry, walczyli o Wiedeń, kiedy polscy czołgiści z Brygady Pancernej im. „Bohaterów Westerplatte" wspólnie z wojskami II Frontu Białoruskiego zdobywali Gdańsk i Gdynię, kiedy Armia Radziecka przełamała hitlerowski front pod Opolem, polski żołnierz z I Armii W.P. rzucał pierwsze ziarno w wyzwoloną, starą polską ziemię.

W tym okresie zacisza frontowego prowadzili jedynie pracę bojową piloci myśliwscy Pułku „Warszawa", dokonując licznych zdjęć fotograficznych wybrzeża Bałtyku i rozpoznania obiektów wojskowych przeciwnika.

Tego dnia na zwiad, jako pierwsza, wystartowała I eskadra pod dowództwem por. Lisieckiego.

Pogoda znacznie się poprawiła — było jasno, w powietrzu występowała tylko lekka mgiełka, widzialność 8 km.

W grupie leciał między innymi chor. Broch. Z natury śmiały i odważny, posiadał w sobie, podobnie zresztą jak wszyscy „Warszawiacy" ambicję zestrzelania hitlerowskiego samolotu. Na zadanie to, Broch wyleciał z silnym postanowieniem wykończenia jakiejś nieprzyjacielskiej maszyny. Ale „Messerschmitty", czy „Focke-Wulfy" coraz rzadziej spotykali nasi myśliwcy w powietrzu. Trzeba było mieć naprawdę szczęście, by stoczyć walkę powietrzną z nieprzyjacielem.

Tym razem Broch liczył na to szczęście, którego sobie wzajemnie wszyscy w pułku zazdrościli.

W lotach patrolowych wzdłuż wybrzeża polskiego Bałtyku nie było już co prawda dramatycznego napięcia z okresu walk o Kołobrzeg, czy też przełamywania hitlerowskich pozycji na „Wale Pomorskim". Mimo to polscy myśliwcy mieli roboty nie mało. Codzienne loty na zadania przynosiły obfity materiał dla dowództwa i w tej ciszy, która była dla wojsk naziemnych okresem przygotowań do nowego natarcia, znajdowało się zawsze zajęcie dla naszych szturmowców.

Chor. Broch lecąc z prawej strony, nieco w tyle za swym dowódcą, dokładnie obserwował przestrzeń wokół siebie i pod sobą.

Lecieli wzdłuż brzegu na północ.

Morze nie było wcale interesujące. Wszędzie pusto. Sine fale Bałtyku biły tylko miarowo o brzeg. Na wydmach lotne piaski kłębiły się w podmuchach wiatru. A poza tym pusto — ani żywej duszy.

Brocha to wcale nie interesowało. Obserwował powietrze — szukał wroga.

Wiatr zaczął nagle zmieniać kierunek — niósł z sobą mgłę.

— A do licha! — zamruczał pod nosem Lisiecki. Z patrolowania nici — trzeba będzie wracać.

— Broch! Broch! — Trzymaj się szyku — wchodzimy w mgłę — zapowiedział Lisiecki.

Po chwili piloci stracili się z oczu. Gęsty całun mgły przykrył ich maszyny.

Strzałka wysokościomierza zaczęła gwałtownie drgać. Lisiecki wziął poprawkę na kurs i zszedł nieco w prawo.

— Nic nie widzę — krzyknął Broch do kolegów przez radio — podajcie kurs.

Odpowiedź otrzymał.

Odpowiedź otrzymał, ale nie było potwierdzenia czy zrozumiał.

Lisiecki starał się trzymać mniej więcej brzegu morza.

— Ale jak? — pytał sam siebie — ta przeklęta mgła zasłoniła mi wszystko.

Po kilku minutach lotu wyskoczył wreszcie z chmur. Blask promieni słonecznych, które zalały maszynę, oślepił go na moment. Znajdował się nad morzem — nie zobaczył nikogo ze swoich.

Wykonał zwrot, chcąc pójść na południe, gdy w tej chwili drogę zabiegł mu FW-190. Nie mógł sobie uprzytomnić, skąd się nagle wziął. Nie było jednak czasu na rozmyślania. Należało natychmiast działać.

Wwindował się błyskawicznie do góry, by następnie znurkować na hitlerowca. Zanim zdążył wypuścić swoją serię, hitlerowiec poczęstował go już ogniem.

Lisiecki pędził prosto na faszystowską maszynę. Odległość między nimi była tak mała, że Polak widział dokładnie ponurą twarz hitlerowca. W celność swoich strzałów wcale nie wątpił.

Nacisnął spust — seria pocisków cięła prosto w maskę maszyny wroga. FW-190 próbował wyrwać się spod obstrzału. Za późno.

Słup ognia buchnął z kadłuba. Hitlerowska maszyna skręciła się i poszła ku postrzępionemu brzegowi morza. Ostrym wirażem wyleciał Lisiecki na pełne morze. Maszyny Brocha nigdzie nie zauważył.

Porucznik Lisiecki wziął poprawkę na kurs i zawrócił w kierunku bazy.

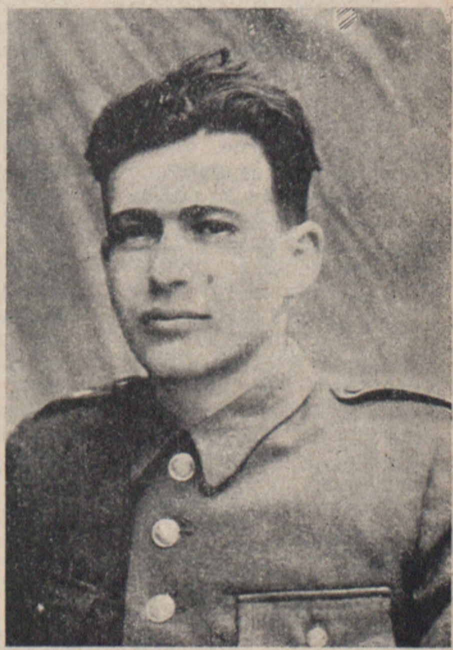
Nad Bałtykiem była wiosna. Fale morskie uderzały miarowo o brzeg.

Chor. Broch z zadania tego nie powrócił. Zginął w walce o Polski Bałtyk.

×

W tym samym czasie polscy myśliwcy, wykorzystując lekką poprawę pogody, zaatakowali ogniem broni pokładowej pozycje artyleryjskie nieprzyjaciela na wyspie Grystow. (cdn)







**Piloci Pierwszego Pułku myśliwskiego „Warszawa".**
**Od góry: ppor. Kozak, chor. Broch i por. Gabis.**

(Zdjęcia archiwalne)

# TRZY LOTNICZE SPECJALNOŚCI

EUGENIUSZ PROKOW

Na lotnisku aeroklubu Moskiewskiego panuje ruch. Spadochroniarze, piloci i szybownicy wykonują loty ćwiczebne i skoki spadochronowe. Grupa lotników kończy przygotowanie naziemne, sportowcy wszystkich specjalności trenują do mających odbyć się zawodów o mistrzostwo klubu. DOSAW wiele zrobił, by młodzież miejska i kołchozowa mogła opanować w klubie technikę sportu lotniczego, oddając jej obszerne, widne klasy, bogato zaopatrzone w pomoce do nauki poglądowej — samoloty, szybowce, spadochrony. Uczą ich doświadczeni wykładowcy i instruktorzy — w większej części wychowankowie tego klubu, zasłużeni podczas Wielkiej Wojny Narodowej. Wielkim szacunkiem cieszą się u kursantów: I. Sidorow, A Majorow, instruktor I Siergiejew, A. Samsonow, B. Skworcow i komandor N. Dmitriew.

Radośnie żyje się w Kraju Radzieckim. Przed młodzieżą otwierają się wielkie możliwości.

• • •

Podczas lat szkolnych, przyglądając się lotom stalowych ptaków, marzyłem o tym, że może kiedyś siądę i ja do samolotu. Dzięki władzy radzieckiej moje marzenie ziściło się.

Drogę do lotnictwa rozpocząłem w Domu Pionierów, gdzie razem z towarzyszami konstruowałem modele szybowców. Jakże wielką radość sprawił mi pierwszy przeze mnie zbudowany model, który wzbił się w powietrze!

Przeszło parę lat. W 1948 r. Zakładowa Organizacja DOSAW-u, której członkiem jestem prawie od początku jej założenia, pomogła mi wstąpić do sekcji spadochronowej aeroklubu. Na razie trudno było pogodzić pracę z nauką w aeroklubie, lecz dążenie do upragnionego celu i obawa, że mogę zostać w tyle, pomogła mi przełamać wszystkie trudności.

Nigdy nie zapomnę swego pierwszego skoku — po komendzie instruktora wyskoczyłem z kabiny i licząc „2, 3" szarpnąłem za kółko. Ziemia szybko biegła mi na spotkanie. Sekunda, maleńkie pchnięcie i znalazłem się wśród towarzyszy, którzy gratulowali mi pierwszego skoku.

Cała nasza grupa zdała wtedy egzamin na „dobrze" i „bardzo dobrze". W mojej członkowskiej legitymacji DOSAW-u pojawiła się pierwsza notatka „spadochroniarz". W tym też roku wstąpiłem do sekcji szybowcowej. W ciągu zimy opanowałem teorię, a wiosną rozpocząłem loty na szybowcu. W błękitnej książeczce pojawiła się druga notatka: pilot szybowcowy. Im głębiej poznawałem lotnictwo, regulaminy i przepisy, tym bardziej dążyłem do lotów na nowoczesnych samolotach.

Z takim uczuciem zapisałem się w ubiegłym roku do sekcji silnikowej. I znowu zaczęła się wytężona praca.

Wreszcie zdałem na „bardzo dobrze". Zaliczenie teoretyczne — na „dobrze z plusem".

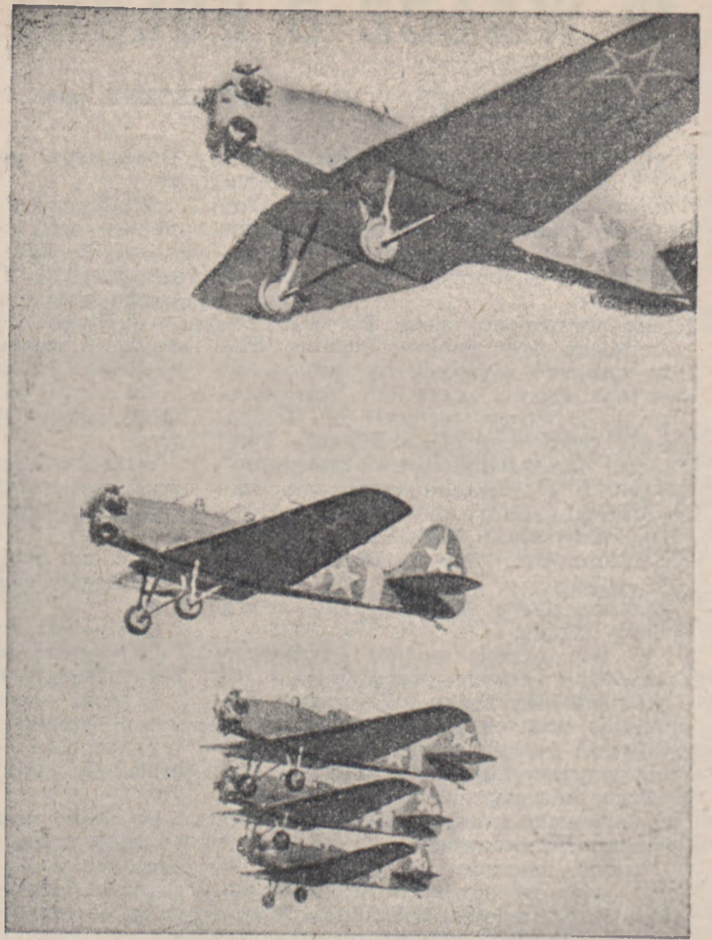
Obecnie przystąpiłem do przygotowań naziemnych, którymi kieruje nasz instruktor, a w początkach następnego miesiąca pierwszy raz polecę samodzielnie samolotem.

Mam nadzieję, że w mojej ulubionej książeczce DOSAW-u przybędzie trzeci napis: pilot silnikowy.

Gdy dobrze opanuję technikę pilotażu na samolotach szkolnych, będę uczyć się dalej, by w przyszłości zostać stalinowskim sokołem.

My, ludzie radzieccy, wychowani przez Partię Lenina — Stalina, w zapale płomiennego patriotyzmu i dumy narodowej nie zapominamy, że naszym pierwszym obowiązkiem w każdej chwili, jest stanąć do obrony socjalistycznej ojczyzny.

tłum. Os.



## GOTOWI DO LOTÓW

Po zakończeniu nauki zimowej, instruktorzy Aeroklubu Krasnodarskiego złożyli egzaminy z teorii. Pomimo, iż wymagania w bieżącym roku były wyższe, wyniki egzaminów były dobre. Z takich przedmiotów, jak: nauka o sprzęcie, teoria lotu, aeronawigacja, ogólna eksploatacja samolotu, przeciętna ocena wyniosła 4,7. Przodującymi w nauce byli instruktorzy: Miszczenko. Kulisz. Skorb, Goszczarenko i Bacajew.

Wiele zdziałano na polu opracowania metod nauki. Instruktorzy wysłuchali referatu starszego wykładowcy Bogdanowa pt. „Metody nauczania i wychowania młodzieży". O powiązaniu metodycznego przygotowania z lotami mówił instr. Dunajew.

Obecnie instruktorzy odbywają praktykę letnią. Instruktorzy klubów prowadzą propagandę lotniczą wśród ludności, pomagając w ten sposób terenowym organizacjom DOSAW-u w ich pracy. Praca zaczęła się od wygłoszenia 28 wykładów i zorganizowania 104 dyskusji na tematy lotnicze. Z pomocą instruktorów zorganizowano 12 kółek lotniczych.

Personel instruktorski okazuje dużą pomoc kursantom w przygotowywaniu się ich do egzaminow. Z przyszłymi pilotami przeprowadza się dyskusje i zajęcia praktyczne.

af.

## WYMIANA DOŚWIADCZEŃ

W Aeroklubie Saratowskim odbyła się niedawno konferencja, której tematem było naziemne przygotowanie kursantów do prowadzenia samolotów w powietrzu oraz organizacja treningów.

Cały personel instruktorski z dużym zainteresowaniem wysłuchał referatu tow. Puczika o doświadczeniach przeprowadzonych z kursantami w czasie zajęć praktycznych.

W dyskusji nad referatem wzięli żywy udział zebrani instruktorzy i wykładowcy aeroklubu.

# PIERWSZY KROK SPADOCHRONOWY

Pewnego dnia, na lotnisku Centralnego Aeroklubu (DOSAW) Ukrainy w Kijowie, panował niezwykle podniecony nastrój. Dziesiątki chłopców i dziewcząt, którzy ukończyli teoretyczny kurs spadochronowy, zebrało się tu, by wreszcie rozpocząć pierwsze „prawdziwe" skoki.

Wśród przyszłych spadochroniarzy wyróżniali się stachanowcy kijowscy: W. Kowalski, E. Marczenko, studentka Państwowego Uniwersytetu R. Samonowa, studentka instytutu artystycznego S. Iliaszenko i inni.

Z okazji „chrztu powietrznego" 50 młodych sportowców otrzymało nagrody.

Kierownik sekcji spadochronowej lotniczego Aeroklubu, Bohater Związku Radzieckiego Tomin, gratulował młodym spadochroniarzom pierwszego skoku.



Zdjęcie radzieckie

# SPOTKANIE Z BOHATERAMI

Szkołę im. Żdanowa odwiedził niedawno jej wychowanek, obecnie Bohater Związku Radzieckiego podpułkownik Żorow.

Uczniowie serdecznie powitali stalinowskiego sokoła. W czasie swojej wizyty Żorow opowiedział o zwycięstwie Sił Powietrznych Związku Radzieckiego w ostatniej wojnie, łącząc je ze swoimi wrażeniami z walk. Na zakończenie Żorow wezwał uczni do dobrej nauki i pracy w organizacjach lotniczych. Zachęcił ich do zdobywania wiadomości o lotnictwie i wyrabiania tężyzny fizycznej przez sport.

Uczniowie opowiedzieli gościowi o swoich dotychczasowych osiągnięciach na polu zdobywania wiedzy lotniczej i współpracy z DOSAW-em.

# NOWI WYKŁADOWCY

W Kirgizkiej Republice Radzieckiej w mieście Dżałał - Abade ukończyło ostatnio kursy kilkudziesięciu stachanowców, zdobywając specjalności lotnicze. Na wyróżnienie zasługują kursanci z fabryki maszyn, przodownicy pracy Tregubienko, Maksymow, Turdvachunow, Mirzachimow i inni.

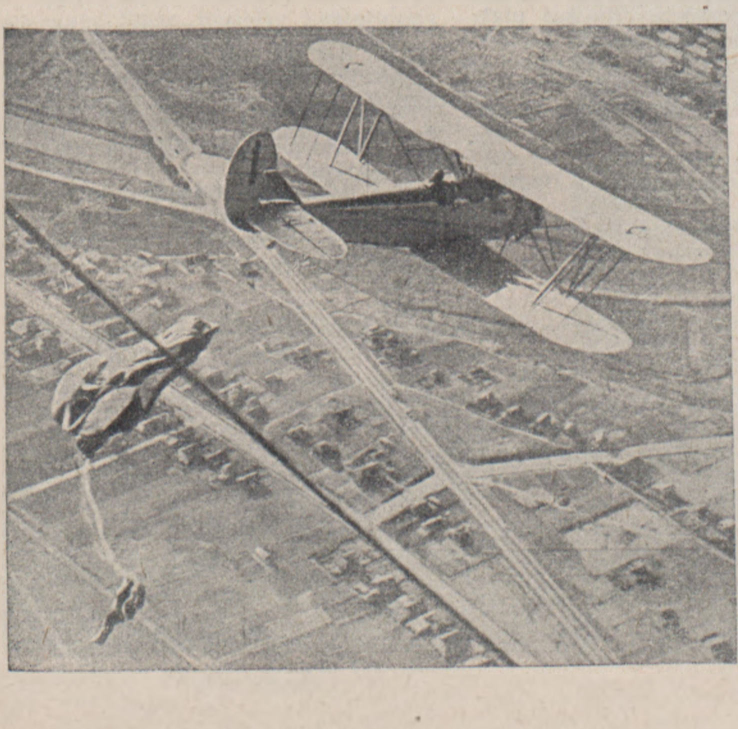
Wielu spośród nich pracuje teraz w nowym zawodzie. Dawny szewc Rozmatow jest obecnie szoferem na lotnisku w Dżałał-Abade. Ci, którzy ukończyli kursy chętnie przystępują do pracy jako instruktorzy. W jednej ze szkół zorganizowano kurs, którego celem było zapoznanie słuchaczy z budową samolotu i silnika. Liczył on 27 uczestników. Wykładowcami byli abiturienci kursów przy komitecie obwodowym Bejszanaliew i Bastanow. W innej natomiast szkole wykładowcą jest wyróżniony na tychże kursach Mirzachimow. Młodzi instruktorzy — popularyzatorzy doskonale prowadzą kursy i zajęcia praktyczne, cieszac się autorytetem wśród uczących się.

# PILOCI - KOŁCHOŹNICY

W wielu kołchozach rejonu Salskiego przy organizacjach terenowych podlegających DOSAW-owi, pracują kółka lotnicze.

Na odbywających się tam kursach zdobyło ostatnio specjalność pilotów motorowych 33 kołchoźników. Instruktorami byli słuchacze, którzy ukończyli kursy przy komitecie rejonowym DOSAW-u.

Fragment z codziennych treningów członków aeroklubu moskiewskiego DOSAW. U góry: student Aleksander Nożewny przygotowuje się do skoku, po chwili skoczek odrywa się od samolotu — 152 skok wykonany!



# MICZURIN I MODELARSTWO

Zdawałoby się, że biologia roślin uprawnych czyli agrobiologia, niewiele może mieć wspólnego z modelarstwem lotniczym. A jednak... grupa słowackich modelarzy z XI szkoły w Bratysławie udowodniła, że jest inaczej.

Lekkie modele o napędzie gumowym budowali oni przeważnie z amerykańskiej balsy, kosztownej i niepraktycznej dla początkujących modelarzy. Postanowili więc rozejrzeć się za innym, lepszym surowcem. Zwrócili uwagę na pewien gatunek trzciny, rosnacy często nad brzegami jezior i stawów. Niestety, trzcina po wyschnieciu była zbyt słaba na zginanie i modele częstokroć rozpadały się w powietrzu.

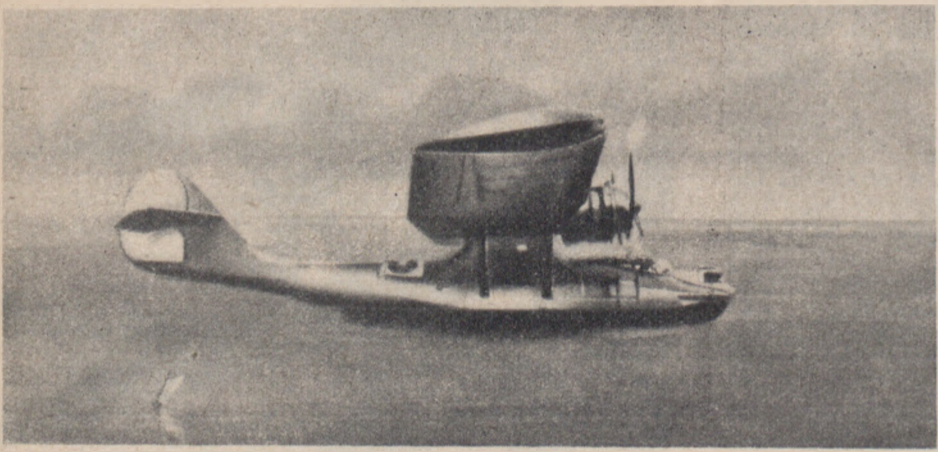
Modelarze nie dali za wygraną. Zwrócili się do Instytutu Rolniczego w Bratysławie, gdzie grupa uczonych wykorzystując doświadczenia znakomitego uczonego radzieckiego Iwana Miczurina, przeprowadzała badania nad ulepszeniem jakości i wydajności roślin i poprosili ich o pomoc.

Uczeni, a zwłaszcza inżynierowie Denieseczek, Zuronin i Samak zainteresowali się trzciną i dziś modelarze z Bratysławy budują już modele z własnego, krajowego materiału o wysokiej wytrzymałości i minimalnym ciężarze. Oto przykład, jak należy walczyć z przyrodą i zmuszać ją do służenia człowiekowi! Trzcina znajduje szerokie zastosowanie także w przemyśle.

5 czerwca minęło 15 lat od dnia śmierci Iwana Miczurina, najgenialniejszego agrobiologa świata.

(w)

# WODNOSAMOLOTY



Każdy z Was, kto uczył się lub uczy geografii, ten wie, że na kuli ziemskiej jest znacznie więcej mórz i oceanów, niż wszystkich lądów razem.

Wiedzą o tym naturalnie także i konstruktorzy lotniczy, toteż już dość dawno temu wpadli na pomysł aby zbudować samolot, który mógłby się wznosić w powietrze z wody, a nie z ziemi, jak dotychczas. Najpierw nieudolne, z biegiem czasu coraz lepsze i sprawniejsze zajęły wodnosamoloty poważne miejsce w lotnictwie. Zapoznamy Was dzisiaj z nimi nieco bliżej.

Wodnosamoloty dzielimy na dwie zasadnicze grupy: łodzie latające i samoloty pływakowe. Dochodzą do nich jeszcze jako trzeci typ — tzw. **amfibie**, tj samoloty, które mogą lądować i startować zarówno na wodzie, jak i na lądzie. Mają one kółka chowane w kadłub, posiadający kształt łodzi, co umożliwia im równie dobrze wodowanie, jak i lądowanie. Jednakże amfibie budowane są stosunkowo rzadko, skutkiem tego, że zwykły samolot ma inne założenia konstrukcyjne i aerodynamiczne niż wodnosamolot, a połączenie różnych własności jest niezmiernie trudne. Tak np. odpowiedni kształt kadłuba, który umożliwia wodowanie, obniża wyczyny amfibii, jako samolotu lądowego, zwiększa jej ciężar, niebezpieczeństwo kapotażu przy lądowaniu itp.

Ale wróćmy teraz do właściwych wodnosamolotów. Zajmiemy się najpierw łodziami latającymi.

Otóż warto zwrócić uwagę na fakt, że pierwszymi wielkimi samolotami transportowymi były właśnie łodzie latające, przede wszystkim dlatego, że wielki samolot transportowy potrzebuje do startu długiego rozbiegu, a budowanie dużych lotnisk pochłania znaczne koszty. Zaczęto więc wykorzystywać lotniska naturalne, którymi były wielkie jeziora i zatoki morskie.

Drugim ważnym faktem, przemawiającym za zastosowaniem łodzi latających, jako dużego samolotu transportowego, były trudności, na jakie napotykali konstruktorzy w budowie podwozi. Skonstruowanie podwozia, które dobrze przenosi i wytrzymuje ogromne siły, występujące podczas lądowania dużych samolotów, było i jest po dziś dzień bardzo trudne, a ze względu na konieczność stosowania najlepszych materiałów konstrukcyjnych, także bardzo kosztowne. Nic więc dziwnego, że konstruktorzy zaczęli stosować łodzie latające.

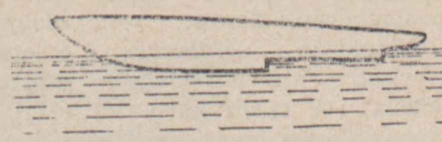
Każda łódź latająca posiada kilka cech charakterystycznych, które odróżniają ją od wszystkich innych samolotów. I tak:

— kształt kadłuba jest specjalnie przystosowany do wodowania i startowania z wody
— jest z reguły górnopłatem
— silniki umieszczone są jak najwyżej ponad powierzchnią wody.

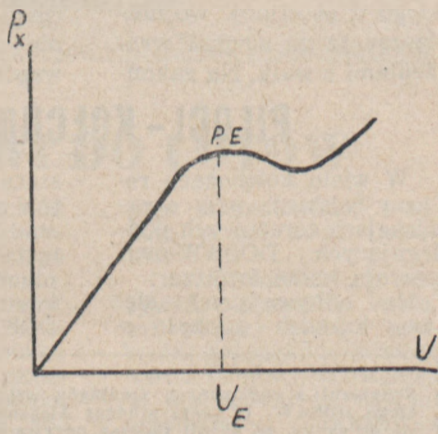
Gdy kadłub jest wysoki, silniki umieszczamy w płatach, gdy zaś płat nie jest dostatecznie wysoko ponad powierzchnią wody, silnik zamontowany jest na specjalnym łożu wysuniętym ponad płat. Silnik umieszczony na takim łożu ma możność wahania się dookoła swej osi poprzecznej, co ma niezwykle duże znaczenie przy starcie, gdyż przez przesunięcie osi silnika w górę unikamy niebezpieczeństwa kapotażu, ponieważ ciąg śmigła przyciska nam „ogon" do wody.

Kadłub ukształtowany jest w tzw. **progi i stopnie.** Te „stopnie", czyli podłużne ukształtowanie kadłuba stosują konstruktorzy, aby zmniejszyć naciski działające na dno kadłuba podczas lądowania. (Jasne: im większa powierzchnia, tym mniejszy nacisk). W dużych wodnosamolotach stopnie kadłuba wzdłuż, nie są zbyt wyraźne, ponieważ sam kadłub jest dostatecznie duży i mocny, aby mógł wytrzymać siły nań działające. (Rys. 1).

„Progi" poprzeczne w kadłubie mają za zadanie ułatwić start i wodowanie samolotu, bo trzeba Wam wiedzieć, że start z wody wcale nie należy do rzeczy łatwych. Lepkość wody jest znacznie większa od lepkości powietrza, ponadto woda porusza się przecież we wszystkich kierunkach. Konstruktorzy walczą więc przede wszystkim o to, aby kadłub wysunął się możliwie najszybciej z wody i zaczął się po niej ślizgać. Ale jak mu w tym pomóc?



Rys. 1.



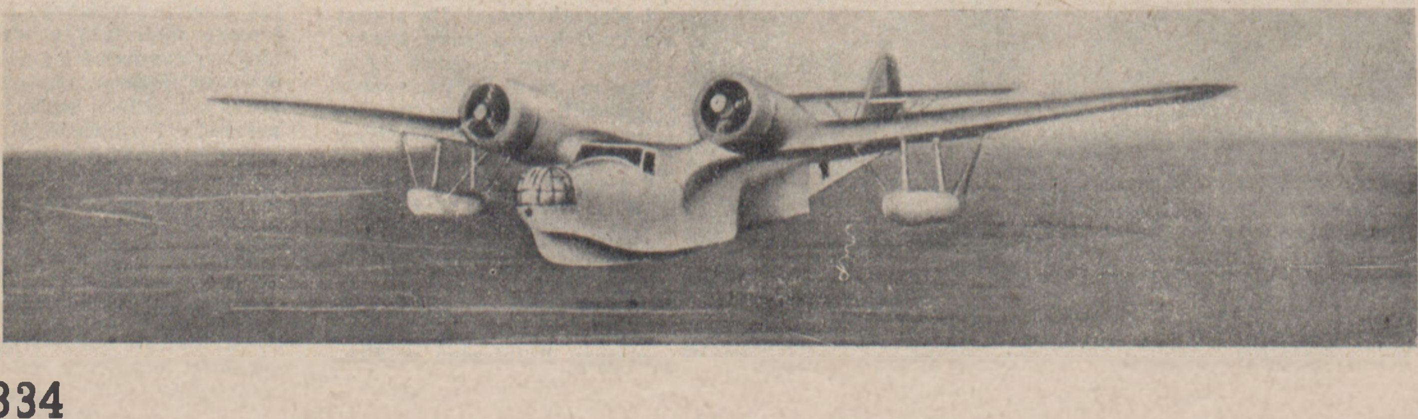

Rys. 2.

Okazuje się, że poprzeczne progi pomagają mu w tym znakomicie. Zresztą nie tylko one. Tyleż samo, jeżeli nawet nie więcej, pomaga mu zjawisko tzw. **emersji.**

Ci z Was, którzy wiedzą już z matematyki, co to jest funkcja czyli zależność dwóch zmienych wielkości, zrozumieją z pewnością wykres na rys. 2.

Dwie łodzie latające konstrukcji radzieckiej. U góry: dwusilnikowy samolot łącznikowy GST, na dole: samolot zwiadowczy MDR-6 dalekiego zasięgu.

Zdjęcia radzieckie





Zdjęcie radzieckie.

Na osi poziomej mamy naniesioną szybkość, na pionowej — opór stawiany przez wodę. Początkowo opór wzrasta prawie proporcjonalnie do szybkości, później nieco wolniej, aż w pewnym punkcie oznaczonym literami PE, **opór spada!** Co się stało?

Jest to tzw. punkt emersji. Przy tej szybkości i odpowiednim kształcie pływaków, wodnosamolot otrzymuje dodatkową siłę, która pozwala pływakom na wynurzenie się z wody. Jest to szybkość dość znaczna, ale start jest dzięki emersji ogromnie ułatwiony.

Ci z Czytelników, którzy tego jeszcze nie rozumieją, niechaj się pilnie i wytrwale uczą, zwłaszcza matematyki i fizyki.

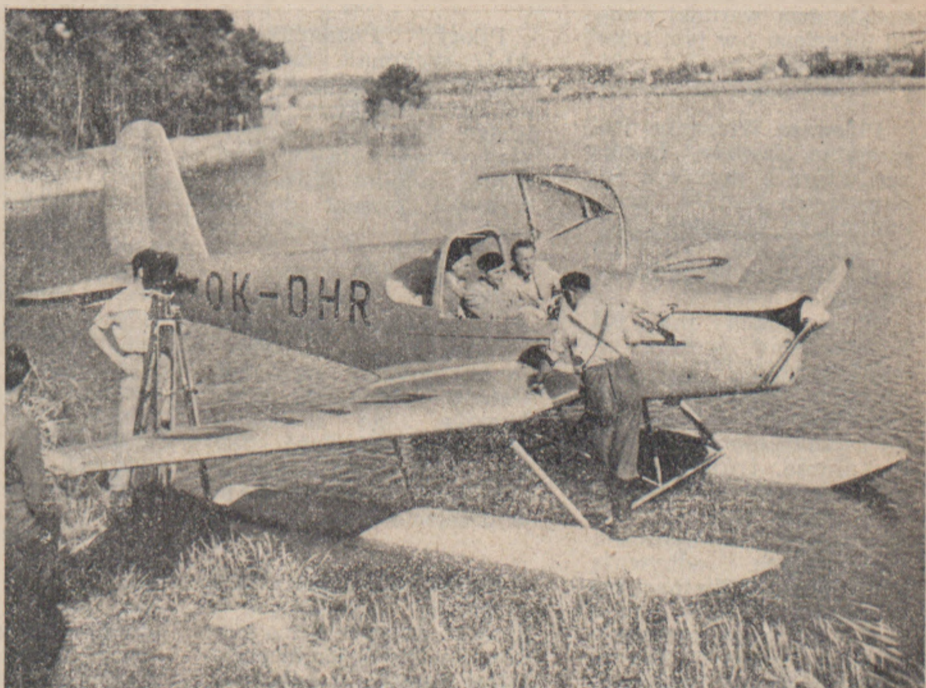
Ale wracajmy do naszych samolotów. Każda łódź latająca ma na końcach skrzydeł małe pływaczki, służące do utrzymania równowagi poprzecznej samolotu, gdy pływa on po powierzchni wody. Kadłuby łodzi latających mają także kształty uzależnione od mórz, na jakie są dane samoloty przeznaczone. Tak więc samoloty przeznaczone do wodowania na oceanach muszą mieć kadłuby wysoko zadarte, aby duże fale oceanów nie mogły ich uszkodzić.

Zarówno kadłuby łodzi latających jak i pływaki wodnosamolotów są podzielone na niewielkie szczelne komory, które mają zapobiec zatonięciu samolotu w wypadku uszkodzenia pływaka, (np. przez postrzał, zderzenie z twardym przedmiotem itp.). Gdy pływak zostanie przebity, woda wpływa tylko do jednej, albo do dwóch komór i napełnia je, co w najmniejszym stopniu nie wpływa na utrzymanie się samolotu w dalszym ciągu na wodzie. Pływaki wodnosamolotów posiadają także stopnie i progi. Progi są takie same, jak w łodziach latających, natomiast ukształtowanie podłużne nieco inne, przeważnie nieco krótsze i szersze. Większa ilość progów ma na celu powiększenie powierzchni pływaka, a tym samym zmniejszenie nacisków przy lądowaniu. Niewielu z Was pewno wie, że każdy pływak wodnosamolotu posiada stery! Tak, stery podobne do sterów łodzi żaglowych, które służą do sterowania samolotem w chwili, gdy pływa po wodzie.

Pływaki są wykonywane z cienkiej i lekkiej blachy duralowej uodpornionej na działanie wody przez kadmowanie lub galwaniczne cynkowanie i lakierowanie. Niekiedy, zwłaszcza przy wodnosamolotach bojowych używamy blach ze stali nierdzewnej, a do samolotów lżejszych stosujemy pływaki ze sklejki. Sklejkę taką pokrywamy tkaniną bawełnianą i bardzo dokładnie, kilkanaście razy lakierujemy lakierem wodoodpornym.

Warto na zakończenie wspomnieć, że jeszcze dwadzieścia lat temu, gdy nie umiano budować samolotów z chowanym podwoziem, rekord szybkości należał do wodnosamolotu. Tłumaczy się to tym, że odpowiednio oprofilowane pływaki stawiały mniejszy opór aerodynamiczny niż zaopatrzone w mnóstwo ścięgien i wystających części podwozie stałe. Obecnie rekord ten został odebrany wodnosamolotom, tym nie mniej będą miały one duże znaczenie w marynarce wojennej, transporcie lotniczym i w lotach między kontynentami.

**TADEUSZ KOŁACIN**




**U góry na zdjęciu widzimy wodnosamoloty również w małym lotnictwie. Uwaga! Startuje światowej sławy rekordzista M. Wasilczenko (ZSRR) Obok widzimy znany samolot turystyczny produkcji czechosłowackiej „Sokół" wyposażony w pływaki, podczas doświadczalnych startów.**

# AEROKLUBY

24) (kon)

Komisja Sportowa Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej zatwierdziła trzy nowe rekordy krajowe z trzynastu ustalonych względnie poprawionych w tym roku.

Zatwierdzony został rekord szybkości w przelocie po trójkącie 100 km Adama Zientka i M. Dąbkowskiego na „Żurawiu", który ustalony został 30 kwietnia br. wynikiem 45,11 km/godz.

Rekord Ireny Kempówny ustalony na szybowcu dwumiejscowym 28 kwietnia br. w przelocie otwartym został również zatwierdzony z wynikiem 127 km.

Zatwierdzono również rekord szybkości w przelocie po trasie trójkątnej 100 km Tadeusza Góry na „Sępie" ustalony 11 maja br. z wynikiem 52.60 km/godz.

Poza tym Komisja Sportowa ARP przyznała srebrne odznaki pilota szybowcowego następującym pilotom: Kosioł Ryszard, Makula Edward, Szczęsny Zdzisław, Małyszko Zdzisław, Jarończyk Zdzisław, Sandauer Justyn, Kaniewska Irena, Szymański Tadeusz, Rogiewicz Romuald, Bydliński Tadeusz, Milówka Stanisław, Bitner Ryszard, Dąbrowski Leonard, Zydorczak Roman, Misiek Ludwik, Śmigiel Antoni, Szymczak Tadeusz, Dembecki Mieczysław, Gołębiewski Czesław, Lech Władysław, Ziemiński Andrzej, Rossa Kazimierz, Morysson Edmund, Popiel Jerzy, Wołek Ryszard.

Ośmiu spośród nich zdobyło wszystkie warunki potrzebne do uzyskania odznaki w roku bieżącym; ośmiu posiadało jeden warunek z roku ubiegłego i w tym roku uzyskało dwa, reszta posiadała dwa warunki z roku ubiegłego i w tym roku zrobiła jeden.

×

Pierwsze Wiosenne Regionalne Zawody Lotnicze, które z przyczyn technicznych zostały przesunięte na początek lipca br. odbędą się w dniach 8, 9 i 10 lipca br. w Katowicach.

W zawodach jak już podawaliśmy wezmą udział samoloty Po-2. Regulamin przewiduje następujące próby: przylot na punktualność, próbę techniczną, trójkąt nawigacyjny i lot do strefy.

W chwili obecnej we wszystkich aeroklubach regionalnych odbywają się również Eliminacyjne Silnikowe Zawody Juniorów, które są przygotowaniem przed II Zlotem Gwiaździstym, który odbędzie się w dniach 21, 22 lipca br. Do Zlotu tego przygotowują się niezwykle starannie. Będzie on wspaniałą manifestacją osiągnięć lotnictwa sportowego Polski Ludowej w okresie sześciu lat od ogłoszenia Manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego.

×

W dniach od 27 maja do 18 czerwca br. odbył się w Pradze Czeskiej Międzynarodowy Kurs Instruktorów Spadochronowych. W kursie wzięli udział instruktorzy spadochronowi z Albanii, Bułgarii, Czechosłowacji, Polski, Rumunii i Węgier. Ligę Lotniczą reprezentowali na kursie instruktorzy: Witold Liczbiński i Zbigniew Chronik. Po zakończeniu kursu gospodarze zorganizowali dla instruktorów siedmiodniową wycieczkę po Czechosłowacji.

Począwszy od 3 lipca br. Liga Lotnicza organizuje 3-miesięczne skoszarowane szkolenie skoczków spadochronowych. Kursy obejmą między innymi skoki z samolotu. Wezmą w nim udział piloci szybowcowi i silnikowi, którzy ukończyli pomyślnie I stopień wyszkolenia spadochronowego.

×

Piloci Poznańskiego ALL wykonali ostatnio dwa nowe przeloty. Załoga Pawlikowski — Czeplińska startując z Kobylnicy wylądowała w Fordonie, a pilot Lisowski wykonał przelot do Tucholi.

×

*Pilot Ostrowskiego ALL Cnotliwy Stanisław wykonał w dniu 19 czerwca br. przelot na trasie Ostrów — Żmigród, przebywając na szybowcu „Mucha" odległość 380 km.* Jest to najlepszy w tym roku wynik w kraju w przelocie otwartym.

×

*Śląski Aeroklub Ligi Lotniczej zameldował* w dniu 16 czerwca br. *o wykonaniu 200% planu przelotów* zgodnie z zobowiązaniem podjętym przez śląskich pilotów z okazji I Walnego Zjazdu Ligi Lotniczej.

Również *sekcja szybowcowa Wrocławskiego ALL zawiadomiła o wykonaniu w czerwcu rocznego planu lotów.* Roczny *plan przelotów* wykonali wrocławianie *w 125,7%,* uzyskując przy tym 6 przewyższeń ponad 2 000 m i kilkanaście ponad 1 000 m w tym roku. Do czerwca br. piloci szybowcowi tego klubu uzyskali jeden warunek czasowy, 7 warunków wysokościowych i 8 warunków przelotowych do srebrnej odznaki pilota szybowcowego.

×

Pomorski Okręg Ligi Lotniczej wykonał w miesiącu maju br. plan lotów szybowcowych w 221%, silnikowych w 132%; w tym:

*Bydgoski ALL wykonał miesięczny plan lotów silnikowych w 122% szybowcowych w 127%.* Z ciekawszych wyników Bydgoskiego ALL należy zanotować dwa przeloty ponad 120 km, wykonane przez pilota Jankowskiego Benedykta.

*Kujawski ALL wykonał w maju br. plan lotów silnikowych w 166%, szybowcowych w 341%.* Z ciekawszych wyników notujemy: przelot ponad 200 km pilota Dankowskiego Józefa oraz przelot Gałązki Feliksa ponad 180 km.

*Pomorski Aeroklub Ligi Lotniczej w Toruniu wykonał miesięczny* plan *lotów szybowcowych za maj w 197%,* natomiast silnikowych tylko w 75%. Najlepsze wyniki w maju w tym klubie uzyskał pilot Adamek Jerzy, który uzyskał 5 wysokości ponad 1 000 m i jedną ponad 2 000 m oraz wykonał 2 przeloty— jeden docelowy długości 160 km, drugi nawigowany 205 km.

## KORESPONDENCI KLUBOWI DONOSZĄ

Lotnictwo sportowe stało się w Polsce Ludowej masową organizacją dla ludzi pracy, a przede wszystkim dla młodzieży robotniczej i chłopskiej, która w okresie przedwojennym była najbardziej pod tym względem upośledzona.

Dziś — Eskadry Sześciolatki startujące w Plan Sześcioletni składają się z młodzieży robotniczej i chłopskiej, która docenia znaczenie lotnictwa w realizacji budowy podstaw socjalizmu w Polsce. Lecz czy rzeczywiście realizacja wytycznych Planu Sześcioletniego jest we wszystkich aeroklubach 100%?

Wielu jeszcze u nas patrzy pobłażliwie na niewłaściwe postępowanie niektórych instruktorów i kierowników — brak jeszcze w aeroklubach krytyki i samokrytyki, tej najlepszej broni w marszu do lepszego jutra. Każdy zarzut trzeba jednak poprzeć faktami.

Na łamach SiM-u i „Skrzydlatej Polski" ukazują się dość często wzmianki o naprawdę zadumiewających osiągnięciach Śląskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej. Nikt nie może zaprzeczyć tego, że Aeroklub Śląski realizuje wytyczne Planu Sześcioletniego, ale czy wszyscy piloci latają, a jeśli nie, to dlaczego nie mogą latać.

Po prostu dlatego, że wyciągarka jest ciągle w remoncie. Gdy zacząłem się informować jakie są możliwości latania w Śląskim ALL, otrzymywałem zawsze jedną odpowiedź: Wyciągarki jeszcze nie ma, ale już niedługo będzie, w najbliższych dniach".

Tych kilka najbliższych dni, czekamy już do czerwca. Jak więc wygląda szkolenie nowych kadr? Kto za to poniesie odpowiedzialność?

**J. S. — Gliwice**
(Śląski ALL)

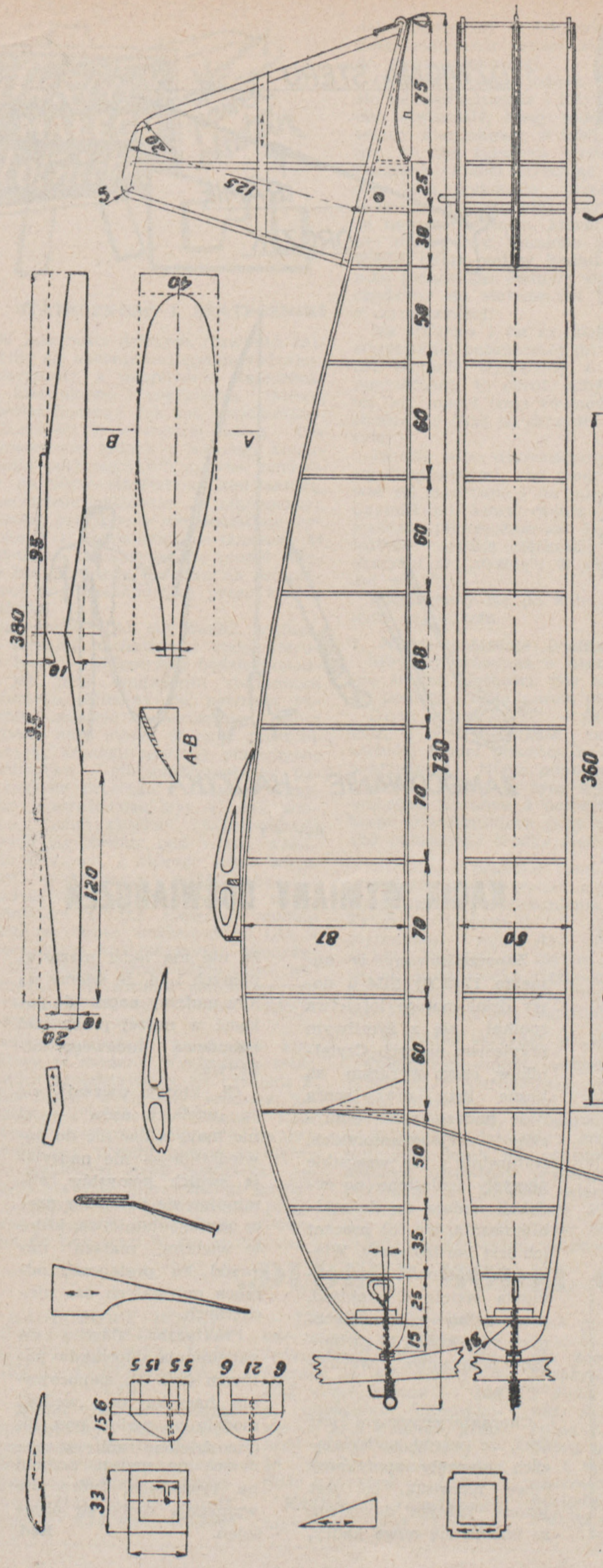
**Od redakcji.** Sprawa wyciągarki, poruszana zresztą już w n-rze 25 SiM-u z br. przez Waszych młodszych kolegów została przez Zarząd Główny LL załatwiona. Prosimy napisać konkretnie, jak wygląda szkolenie młodych kadr w Śląskim ALL od strony szkolącego się pilota, a przypuszczamy, że Wasze rzeczowe, krytyczne uwagi w SiM-ie będą cenne nie tylko dla samego Zarządu Waszego klubu, ale i innych aeroklubów.

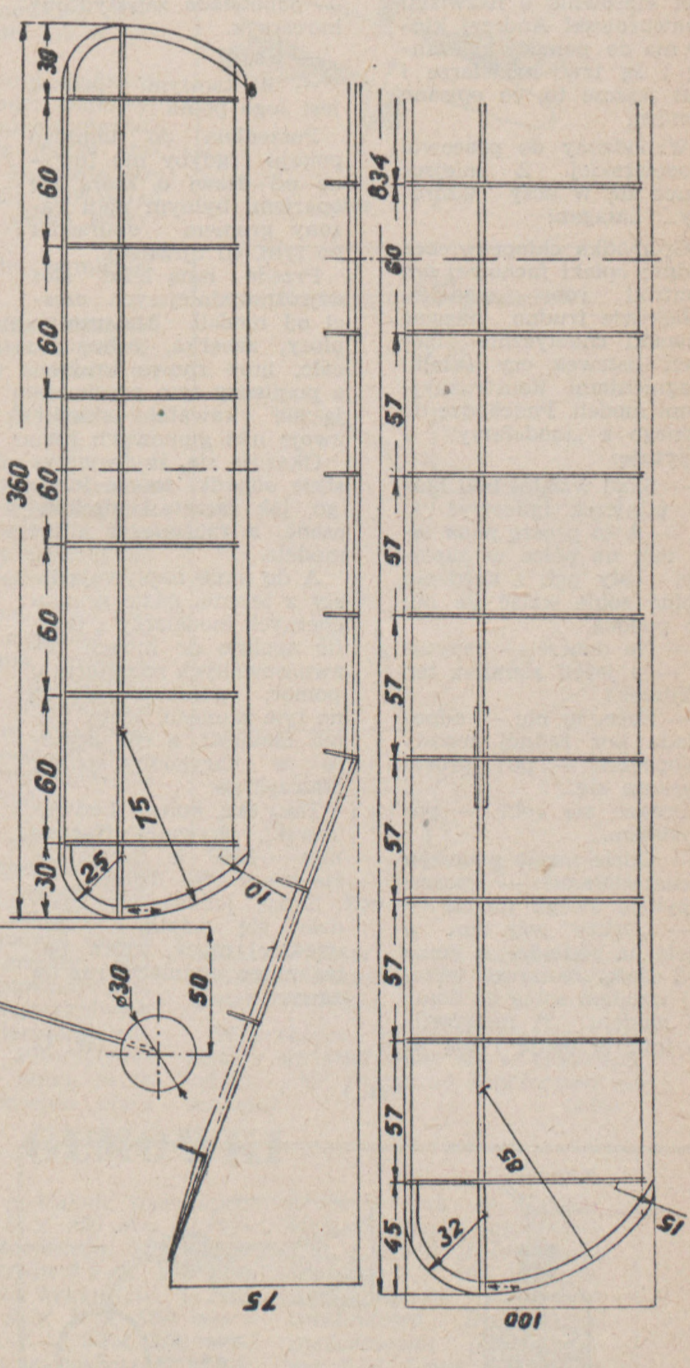
# CZECHOSŁOWACKI MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM

# »DUDEK«

KONSTRUOWAŁ:

PAWEŁ LANSKI



# TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

## „RADOSNY" REPORTAŻ

Oto tytuł dzisiejszej mojej korespondencji. Bo proszę sobie wyobrazić, że w Szczecinie jest Harcerski Ośrodek Szkolenia Metodycznego, przy którym między innymi prowadzona jest sekcja modelarstwa lotniczego.

A więc jest modelarnia, jest kierownik o nazwisku Ledwarowski Andrzej który ma do pomocy koleżankę i są tzw. modelarze i jest jeszcze to, co opisano poniżej.

Wchodzimy do pracowni modelarskiej. Z miejsca rzuca się w oczy wzorowy... bałagan!

Gromadka chłopców, bez żadnej opieki fachowej ani kontroli robi „modele". Właściwie trudno nazwać kawałki chaotycznie ciętych listewek czy sklejki fragmentami konstrukcyjnymi modeli. Podchodzę do jednego z „modelarzy" i zapytuję:

— Skąd wziąłeś taki ładny pilniczek iglicowy?

— A to proszę pana leżą tam na półce w papierze, cały pęk i każdemu wolno sobie wziąć ile mu się podoba.

— No dobrze — zapytuję — a jeżeli złamiesz ten pilniczek?

— Eeee, to nic — odpowiada bez żadnej żenady chłopaczek — po prostu wyrzuca się...

Dobrze się robi — pomyślałem...

— Gdzie macie magazyn z materiałami? — uparcie zapytuję swego malca.

— „Dykta" leży tam w kącie na podłodze, a guma pod szafą. Ja nawet wczoraj wziąłem sobie do domu do modelu 37 metrów(!), bo inni to psują i tną na kawałki, a potem strzelają z procy.

— Jaki teraz robisz model? — pytam dalej.

— Teraz oklejam ogon do „Żaka".

— Kiedy przecież ten statecznik — objaśniam — jest okropnie krzywy.

— Ja już taki dostałem — odpowiada zawstydzony harcerzyk.

— Skąd?

— W tamtym pokoju jest tego pełno.

Poszedłem do tamtego pokoju i gdyby nie futryna od drzwi o którą się oparłem, byłbym padł rażony gromem oburzenia po tym, co ujrzałem.

Przede mną leżał stos najróżnorodniejszych części od modeli. Stateczniki, płozy, żeberka, połamane, całe, inne znowu krzywe, a pomiędzy tym przelewają się kawałki sklejki zwoje nici gumowych itd.

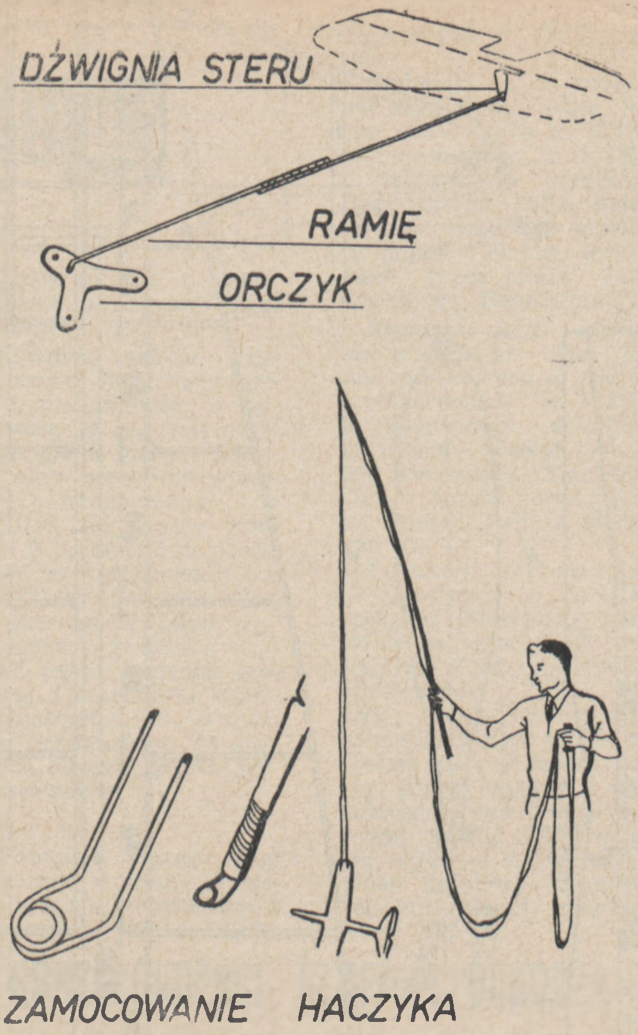
Okazuje się, że te wszystkie odpadki to nic innego, jak zaczęte i nieskończone, a rzucone w kąt modele.

A do mnie napływają listy z terenu, gdzie grupka chętnych modelarzy z Gryfic apeluje do innych zaawansowanych modelarni o pomoc, ponieważ nie są na tyle zamożni, ażeby kupić materiał, a cóż dopiero w karygodny sposób niszczyć go.

Tak, tak, kolego Ledwarowski, obywatele Naczelnicy ZHP w Szczecinie, źle się u Was dzieje!

Sądzę jednak, że znajdzie się miotła o odpowiedniej mocy, która bałagan ten wymiecie raz na zawsze.

**W. C.**




Rys. 2 i 3.

## KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ

Zapoczątkowany w numerze 17 (201) SiM-u nowy dział małego lotnictwa spotkał się z życzliwym przyjęciem naszych Czytelników, czego wyrazem są liczne listy oraz spora ilość nadesłanych pomysłów racjonalizatorskich. Naturalnie nie wszystkie pomysły nadesłane do redakcji nadają się do opublikowania, ale też procent ich jest bardzo mały. Większość stanowią usprawnienia wzięte z praktyki, a nie tylko z teoretycznych rozważań i te są bardzo pomysłowe i wartościowe.

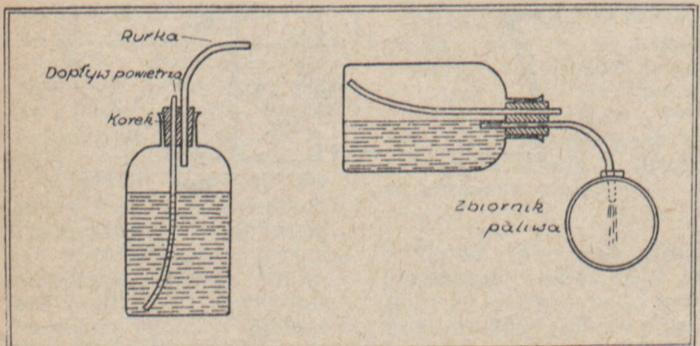
Charakterystycznym jest fakt, że wśród nadsyłających pomysły spotykamy nowe nazwiska, co jest jeszcze jednym dowodem, że tworzą się nowe kadry, że nie ma ludzi niezastąpionych i to, że wiemy na kim możemy naprawdę polegać w naszej pracy nad odbudową ludowego lotnictwa.

Ci, którzy uważają się za „wielkich asów" — ci nie mają widać nic do powiedzenia — nie nadsyłają swoich pomysłów, eliminując się pomału z pracy małego lotnictwa, które w wielkim marszu naprzód ku postępowi, odrzuca opieszałych czy niechętnych.

Praktyczna flaszka do napełniania zbiorników paliwem (rys. 1); zamocowanie haczyka na „wędce" modelu na uwięzi (rys. 2); oraz dzielone ramię w modelach na uwięzi podano na rysunkach, które nie wymagają osobnych objaśnień.

**Red.**

Rys. 1.






## 23 STATECZNOŚĆ I STATECZNIKI

W kolejności dalszych rozważań zajmiemy się obecnie następnym rodzajem stateczności, a mianowicie statecznością kierunkową i poprzeczną (zwaną również boczną). Jak już wspomniano; stateczności te występują razem. Dla uproszczenia jednak i lepszego zrozumienia poszczególnych zjawisk omówimy najpierw stateczność kierunkową, przechodząc następnie do poprzecznej.

Jeżeli przyjrzymy się dokładnie rysunkowi 1, (podanemu w numerze 24 SiM-u) to zauważymy, że model między innymi ulega obrotom na osi pionowej (c), przechodzącej przez środek ciężkości.

Co należy robić, aby model, względnie samolot, zachowywał stały kierunek lotu? — Odpowiedź będzie podobna jak przy omawianiu statecznika poziomego: Musimy na pewnym ramieniu umieścić płaszczyznę, która utrzyma nasz model w locie prostym. Szukając analogii możemy płaszczyznę kierunkową — statecznik pionowy, porównać do prostego i znanego wszystkim wiatrowskazu (rys. 1). Jak wiadomo, „chorągiewka" wiatrowskazu ustawia się zawsze pod wiatr, wskazując kierunek, z którego wiatr wieje. Jeżeli porównamy wiatrowskaz z układem modelu szybowca, to odpowiednikiem środka ciężkości modelu będzie oś obrotu wiatrowskazu (A), a statecznikiem kierunkowym płaszczyzna (B). Dzięki odpowiednio dużej powierzchni statecznika zamocowanego na ramieniu M, wiatrowskaz ustawia się zawsze pod wiatr.

Podobnie wygląda stateczność kierunkowa w modelu. Wyobraźmy sobie wypadek przedstawiony na rysunku 2. Model został wychylony wskutek jakiegokolwiek bodźca z kierunku lotu. Wówczas statecznik pionowy tworzy w widoku z przodu pewną powierzchnię względem strug powietrza — zaczyna stawiać opór. Strugi powietrza uderzając w tę powierzchnię przyciskają statecznik w położenie zerowe, to jest do linii lotu. W ten sposób model zaopatrzony w odpowiedniej wielkości statecznik wraca automatycznie do stanu równowagi.

Opisany proces jednak nie odbywa się tak samodzielnie i tak prosto. Trudno stwierdzić, kiedy model jest stateczny kierunkowo, a kiedy poprzecznie, bo oba zjawiska występują równocześnie. Model skręcając z obranego toru lotu, wykonuje przecież jeszcze ślizg na którekolwiek skrzydło, ulega nowym bodźcom, które równocześnie muszą być tłumione przez odpowiedni układ płatów, kadłuba i statecznika pionowego. Jednym słowem przechodzimy do stateczności poprzecznej, o czym poniżej:

Na rysunku 1 (w nr. 24)) podano oś stateczności poprzecznej (b). Jeżeli model zostanie wytrącony z równowagi poprzecznej, to obrót odbywa się na tej osi, model traci równowagę, przechodząc w ślizg na skrzydło lub w spiralę.

Jakimi więc dysponujemy środkami zapobiegawczymi, aby model zachowywał się statecznie i na tej osi obrotu? Czynnikami, które czynią model statecznym poprzecznie są: 1) niskie położenie środka ciężkości; 2) układ skrzydeł w „strzałę"; 3) układ skrzydeł w „V".

Przyjrzyjmy się po kolei wymienionym czynnikom.

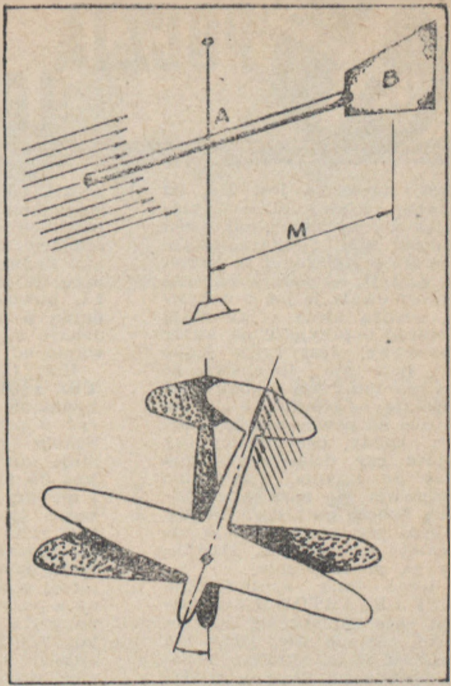
**1. Niskie położenie środka ciężkości.** Mówimy wówczas o niskim położeniu środka ciężkości, gdy znajduje się on poniżej środka parcia płata.

Czym odległość ŚC — ŚP jest większa, a więc i większe ramię, tym szybciej model powróci do równowagi poprzecznej. Nisko położony środek ciężkości działa w tym wypadku jak wahadło. Rysunek 3 przedstawia działanie ustateczniające przy pomocy nisko położonego środka ciężkości.

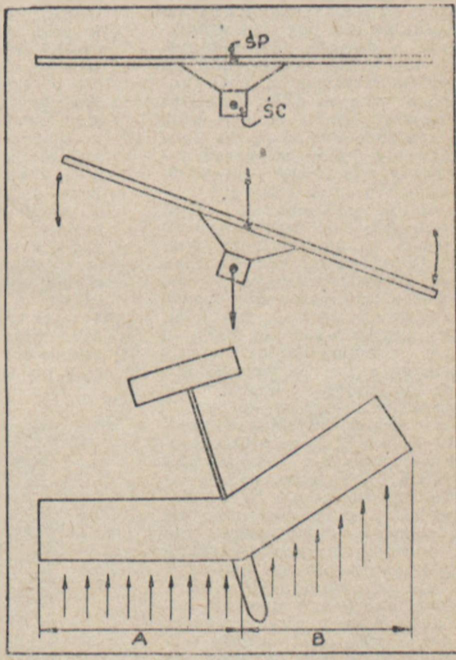
Niestety, w praktyce samo tylko niskie usytuowanie środka ciężkości nie wystarcza do ustatecznienia modelu. Tylko w połączeniu z następnymi czynnikami może dać zadawalające wyniki. Przyjęto w małym lotnictwie, że odległość środka ciężkości od środka parcia nie powinna być mniejsza jak 5% rozpiętości skrzydeł.

**2. Układ skrzydeł w „strzałę"**

Celem zapewnienia stateczności poprzecznej i kierunkowej mamy możność stosować układ skrzydeł w „strzałę" (rys. 4). Poglądowo można wytłumaczyć działanie „strzały" następująco: jeżeli tak usytuowany płat zostanie ustawiony przez jakikolwiek podmuch w poprzek kierunku ruchu, to wraca wówczas automatycznie do równowagi, dzięki temu, że w chwili poprzecznego ustawienia płata




Rys. 1 i 2.




Rys. 3 i 4.

działa większy opór powietrza na „większe" skrzydło niż na „mniejsze" (patrz rysunek).

W praktyce najkorzystniejszy kąt strzały skrzydeł waha się w granicach od 10 — 30° (licząc od poprzecznej osi modelu). (cdn)

# „DUDEK" MODEL GUMÓWKI

*KADŁUBOWY MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM KONSTR. PAWEŁ LANSKI — CZECHOSŁOWACJA.*

*Model „Dudek" został opracowany jako pierwsza praca dla ucznia-modelarza rozpoczynającego budowę modeli kadłubowych. Dane modelu: rozpiętość — 834 mm, długość — 730 mm, całkowita powierzchnia nośna — (skrzydła 7,7 dcm³, statecznik — 2,5 dcm²) — 10,2 dcm², ciężar — 130 g, obciążenie jednostkowe — 12,4 g/dcm², przekrój gumy napędowej — 48 mm², maksymalna ilość nakręceń — 450.*

*Kadłub rozpórkowy wykonany jest z czterech podłużnic sosnowych 2 × 3 × 850 mm, skrzydła posiadają dźwigar o przekroju 25 × 850 mm i dwie krawędzie: przednia 2 × 2 × 850 mm i tylna 2 × 5 × 850 mm. Żebra wykonane ze sklejki 1 mm są dla lekkości ażurowane. Stateczniki posiadają żebra z 1 mm sklejki i krawędzi o przekrojach jak w skrzydłach. Podwozie wykonane jest z drutu stalowego o średnicy 1,25 lub 1,5 mm, kółka lipowe względnie celuloidowe. Do napędu zastosowano pasma gumy 1 × 4 mm o łącznym przekroju 48 mm.*

*Przeciętny czas lotu modelu „Dudek" wynosi 50 sekund. P. E.*

# POCZTA LOTNICZA

Jest, nareszcie jest list od simkarzy, którzy stale czytają, jak to się mówi, od deski do deski SiM. Simkarzami tymi są dwie Koleżanki **ze Szczecina Z. i D.** — poczta lotnicza poinformowała je już o wszystkim, wiedzą kiedy i jak mają się starać o przyjęcie na kursy szybowcowe. Jest tylko jedno „ale", tym „ale", to obawa, że może do lotnictwa „bab" nie przyjmują. — Nie bójcie się, zostaniecie na pewno przyjęte, bowiem każdy, bez różnicy czy chłopiec czy dziewczynka ma prawo do latania. Tak samo przedstawia się sprawa z Oficerską Szkołą Lotnictwa. Wstęp dla Was jest otwarty. Wszystko zależy od zdrowia. Dziękujemy za pozdrowienia.

A teraz inna sprawa, Kol. **JERZY LENARTOWICZ z Poznania** chce zapisać się do modelarni, ale nie wie, gdzie ma się zgłosić w tej sprawie. Kolego, pójdźcie na ulicę Jana III Nr. 12/12 do Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej i tam dowiecie się wszystkiego.

Kol. **EUGENIUSZ STEFKO z Burgabic** ma poważne zmartwienie, z powodu złej komunikacji nie może uczęszczać na kursy teoretyczne, a chce koniecznie w tym roku znaleźć się na szybowisku. Kolego, każdy, kto chce dostać się na kurs praktyczny, musi ukończyć teoretyczny, ale to nie przesądza, żebyście Wy inną drogą nie mogli zdobyć potrzebnych Wam wiadomości. Radzimy sprawę załatwić w następujący sposób: Pojedźcie do kierownictwa kursu i przedstawiając swoje położenie poproście, aby podano Wam potrzebny materiał, który przygotujecie w domu, a potem w odpowiednim czasie zdacie egzamin. Za pomysł humoru dziękujemy — dobry — postaramy się go wykorzystać.

Na terenie Świebodzic powstało Koło LL, liczące 50 członków — pisze kol. **TADEUSZ NOWAK.** Wszystko byłoby w porządku, gdyby nie to, że Zarząd LL poza zezwoleniem na prowadzenie działalności nie dał żadnych innych instrukcji — Koło zwracało się listownie, ale nie otrzymało odpowiedzi. Kolego, należy się upewnić, czy list doszedł do miejsca przeznaczenia, a jeśli okaże się, że tak, nie pozostaje nic innego, jak zwrócić się w tej sprawie do Zarządu Okręgu LL — Wrocław, ul. Gen. Świerczewskiego. Do czasu załatwienia tej sprawy musicie wziąć sobie za instruktora nasze lotnicze czasopisma, a więc SiM i „Skrzydlatą Polskę", które są zresztą najlepszym przewodnikiem w pracy.

Przyszły **„RADIOTELEGRAFISTA" z Lublina** chce się kształcić w tym kierunku i nie wie do jakiej szkoły ma wstąpić. Kolego Oficerska Szkoła Lotnictwa szkoli strzelców pokładowych i radiotelegrafistów, można być tam przyjętym po ukończeniu 18 lat z wykształceniem siedmiu klas szkoły podstawowej. Jeżeli zdrowie Wasze będzie odpowiadało stawianym warunkom, to mały wzrost nie powinien Wam stanąć na przeszkodzie. Na zakończenie mała, ale ważna uwaga; bardzo dobrze, że jesteście już członkiem LL, bowiem przy składaniu podania o przyjęcie do OSL będziecie musieli załączyć skierowanie od tej organizacji.

Kol. **CZAJKOWSKI TADEUSZ z Białegostoku** ma już ukończone 18 lat i chce się starać o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Jedno tylko staje mu na przeszkodzie: nie jest do tej pory członkiem LL i nie ma poza sobą żadnego kursu lotniczego. Kolego, w tym roku nie powinno to jeszcze zaważyć na Waszym przyjęciu, bowiem sprawa Ligi Lotniczej stała się dopiero aktualna z początkiem br. i na pewno wielu znajdzie się takich jak Wy. Dlatego radzimy nie zwlekać i zgłaszać się z podaniem do RKU.

Kol. **KUZA STANISŁAW z Prudnik** ma dopiero 14 lat i kończy 7 klasę szkoły podstawowej, pyta się już jednak o to, w jaki sposób będzie się mógł dostać w przyszłości do OSL. Kolego, nauki radzimy na razie nie przerywać i kończyć szkołę średnią. Oprócz tego musicie zostać członkiem LL i aktywnie w niej pracować. Po ukończeniu 16 lat w ramach tej organizacji złożycie podanie o przyjęcie najpierw na teoretyczny, a potem praktyczny kurs szybowcowy. Ukończenie tych dwu kursów nie przeszkodzi w nauce, bowiem teoretyczny nie powinien zabrać Wam zbyt dużo czasu, a praktyczny możecie przejść w czasie wakacji. W Lidze przejdziecie wyszkolenie szybowcowe i silnikowe, aby potem po ukończeniu 18 lat starać się za pośrednictwem tej organizacji o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa.

Kol. Kol. **GRONCZEWSKI WŁODZIMIERZ i ROGALSKI KAZIMIERZ z Międzylesia** zapytują, czy można po ukończeniu szkoły ogólnokształcącej wstąpić na Politechnikę na Wydział Lotniczy bez ukończenia Liceum Mechaniczno - Lotniczego, a następnie po studiach na Politechnice do OSL Na wszystkie te pytania odpowiadamy „można". Dziękujemy za pozdrowienia, a Wam życzymy pomyślnych studiów.

Kol. **ANDRZEJ MATUSZEWSKI z Ostródy** prosi o radę, bo chce zdobyć materiał modelarski, a Liga Lotnicza na terenie jego zamieszkania nie zorganizowała jeszcze modelarni. Kolego, nic nie stoi na przeszkodzie, abyście za pośrednictwem swojego koła LL skierowali zamówienie indywidualne do Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich w Olsztynie, ul. Pieniężnego 17. Nie wiadomo jak szybko uda Wam się to załatwić, bowiem zamówienia zbiorowe mają pierwszeństwo przed indywidualnymi, a zapotrzebowanie na materiał modelarski jest duże.

Jeśli chodzi o zaległe numery SiM-u to należy najpierw wysłać odpowiednią sumę pieniędzy, a w odpowiedzi po pewnym czasie otrzymacie zamówione numery.

Poza tym poruszyliście w liście sprawę modeli. Chodzi Wam o to, aby zamieszczać ich więcej na łamach SiM-u. Kolego, wiecie już na pewno, że Sim posiada teraz większą objętość, to właśnie pozwoli nam poświęcić więcej miejsca na plany.

Kol. **HANKA z Olsztyna** pyta się, czy dziewczęta mogą być też przyjmowane do OSL — oczywiście, że tak. Jeśli chodzi o to, jakie wyszkolenie trzeba mieć, aby zostać tam przyjętym, to obecnie sprawa ta przedstawia się w następujący sposób. Trzeba należeć do LL i aktywnie w niej pracować. Poza tym w ramach tej organizacji należy odbyć przeszkolenie szybowcowe i silnikowe — a później już sama LL skieruje Was do OSL. Wszystko to, rzecz zrozumiała, wymaga czasu, dlatego też, o ile macie już ukończone 18 lat, nie oglądajcie się na nic i składajcie podanie o przyjęcie, bowiem wielu znajduje się w takiej samej sytuacji jak Wy. Wszystkie formalności związane z przyjęciem załatwia się za pośrednictwem Rejonowej Komendy Uzupełnień (RKU).

Kol **ŚMIGIELSKI LONGIN z Łodzi** prosi o adres modelarni. -- Kolego, w sprawie tej zwróćcie się do Zarządu Okręgu LL — Łódź, ul 22 Lipca 1/3.

Jeśli chodzi o książkę, która mogłaby Was w sposób przystępny zapoznać z techniką pilotażu, to radzimy zaznajomić się z pracą Karel'na „Teoria lotu", „ABC Szybownictwa" lub „Elementarz Lotniczy", Mokrzyckiego — są do nabycia w każdej księgarni.

(c)

## JUŻ W NAJBLIŻSZYM NUMERZE:

**...LINKA WYGIĘŁA SIĘ LEKKO I CHWIAŁA ZDMUCHIWANA SZYBKOŚCIĄ** powietrza od wirnika. **Zachodziła obawa, że stalowa, niewielka,** ale ciężka butla uderzy o kabinę...

**... STAĆ! KRZYKNĄŁ ŁAMIĄCYM SIĘ, CHRAPLIWYM GŁOSEM.**

— Ani kroku z miej....

Drzwi otworzyły się **błyskawicznie...**

**...REGULARNIE CO PÓŁ GODZINY RZUCAŁA WEZWANIE:**

**— Halniak, Halniak! Ja Góral! Ja Góral!** Czy mnie słyszycie? Ja Goral. Odbiór...

Przekręcała szybko czarną gałkę i nasłuchiwała. Odpowiadała jej jednak **cisza...**




Uwaga! Teraz wykonamy lot nurkowy.

**NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:**

Ludzie Powietrza pozdrawiają Ludzi Morza w dniu Święta Morza. Dwa Żywioły — Woda i Powietrze zostały opanowane przez Człowieka, który zaprzągł je do pracy dla dobra ludzkości.

Rys. JWM


WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6, tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45. Adres Kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 80 zł. kwartalnie — 220 zł. półrocznie — 420 zł. rocznie — 800 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH", Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Zam. Nr 1 54 B-1'4576



Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem


**Cena 20 zł.**